En 1953, de nombreux militaires ont vu un OVNI près de la base aérienne d'Ellsworth



Le 5 août 1953, peu après la tombée de la nuit, la base aérienne d'Ellsworth, alors l'une des installations les plus sensibles du Strategic Air Command dans le Dakota du Sud, allait devenir le théâtre de ce que le capitaine Edward J. Ruppelt, premier directeur du Projet Blue Book, qualifiera plus tard de « meilleur rapport d'OVNI jamais versé aux archives de l'armée de l'air ». En l'espace de quelques heures, des radars militaires, des pilotes de chasse et une quarantaine de civils allaient converger vers le même constat troublant : quelque chose survolait le ciel du Dakota du Sud, et ce quelque chose n'obéissait à aucune loi connue de l'aéronautique.

L'alerte de Blackhawk

Tout commence à Blackhawk, petite localité à une dizaine de kilomètres à l'ouest de la base. Mrs Phyllis Kellian (parfois orthographiée « Killian » dans certaines sources secondaires), observatrice bénévole du Ground Observer Corps — ce réseau civil chargé de guetter d'éventuels bombardiers ennemis en pleine Guerre froide — repère une lumière rouge vif, basse sur l'horizon nord-est, à environ huit heures du soir. D'abord immobile, la lumière se déplace soudainement de trente degrés, jaillit à la verticale, puis revient à sa position initiale avant de filer vers Rapid City à grande vitesse. Formée à la procédure, Mrs Kellian alerte aussitôt le centre de filtrage de la région, qui la met en relation directe avec le contrôleur radar de service à Ellsworth.

Confirmation radar et premier décollage

L'officier de service détecte immédiatement un écho solide et net sur son écran, stationnaire à 16 000 pieds d'altitude, exactement là où Mrs Kellian situe la lumière. Trois aviateurs sont dépêchés à l'extérieur et confirment visuellement une lumière se déplaçant du nord au sud à grande vitesse. À 20h24, le lieutenant John W. Stockham, en patrouille de combat à bord d'un F-84D Thunderjet, est dérouté vers la zone. Il repère une lumière argentée « plus brillante que n'importe quelle étoile » et amorce son approche. Mais à mesure qu'il s'en approche à environ cinq kilomètres, l'objet accélère brutalement vers le nord-ouest, maintenant obstinément la distance.

Une poursuite de cent vingt miles

© Activité-Paranormale 2009-2026

La chasse se poursuit sur près de cent vingt miles (environ 190 kilomètres), l'objet et le F-84 franchissant la frontière du Dakota du Nord sous l'œil du radar au sol, qui suit sans discontinuer les deux échos. Le pilote, à court de carburant, doit rebrousser chemin. Il confiera plus tard à Ruppelt avoir été « bien content de manquer d'essence », tant l'idée de rester seul, la nuit, au-dessus d'une région aussi désolée, face à un objet impossible à distancer, avait de quoi inquiéter.

Le contrôleur radar, lui, restera marqué par le sang-froid extraordinaire exigé de lui cette nuit-là. Selon le récit qu'il livrera à Ruppelt, l'objet semblait doté d'un système d'alerte automatique lié à sa propulsion : chaque fois que le chasseur s'approchait à moins de cinq kilomètres, la cible « accélérait automatiquement et reprenait de l'avance » — un comportement de maintien de distance qui allait devenir l'un des éléments les plus étudiés du dossier.

Le second intercepteur et le viseur radar verrouillé

De retour à la base, le F-84 de Stockham croise un second appareil déjà en alerte : les pilotes du escadron, ayant suivi les échanges radio, refusaient d'y croire. L'un d'eux, vétéran de la Seconde Guerre mondiale et de Corée, insiste pour décoller à son tour. C'est le lieutenant David K. Needham qui prend les commandes. Grimpant à 15 000 pieds, il repère l'objet à sa droite, en dessous de lui : une lumière changeant du blanc au vert, se déplaçant de façon erratique. Needham grimpe jusqu'à 26 000 pieds pour le poursuivre. Selon son rapport officiel, rédigé de sa main dans les jours suivants, il enclenche son viseur radar de tir — non pour ouvrir le feu, mais pour vérifier la nature solide de la cible. Le voyant de verrouillage s'allume et reste actif pendant toute la poursuite, un détail que l'armée de l'air expliquera plus tard par un dysfonctionnement, bien qu'aucune trace de maintenance sur cet équipement n'ait été retrouvée dans les semaines suivantes.

Le verdict de Blue Book et le doute qui subsiste

L'astronome J. Allen Hynek, alors conseiller scientifique du Projet Blue Book, se montrera dans un premier temps convaincu de la matérialité du phénomène, écrivant en novembre 1953 au capitaine Charles A. Hardin que « des objets solides sont certainement indiqués par les preuves ». L'affaire sera plus tard réexaminée par le Condon Report, en 1968, dont les enquêteurs avanceront une explication par propagation anormale des ondes radar liée à une inversion de température — l'écho de l'objet ne serait, selon cette thèse, qu'un artefact du propre écho radar du F-84. Mais cette hypothèse peine à expliquer pourquoi l'écho est resté net et distinct du F-84 durant les cent vingt miles de poursuite, jusqu'à sortir de portée radar dans le Dakota du Nord. Pour Ruppelt, en définitive, l'affaire d'Ellsworth demeurera, faute de mieux, officiellement non identifiée.

> *« Le contrôleur vit l'objet commencer à bouger, l'observatrice le vit bouger, et le pilote le vit bouger — tous trois, au même instant. »*
> — Capitaine Edward J. Ruppelt, ancien directeur du Projet Blue Book

Document d'archive : rapport du lieutenant David K. Needham (extrait traduit)

Extrait traduit du rapport officiel AF Form 112-Part I, daté du 5 août 1953, versé aux archives déclassifiées de l'US Air Force :

« À 21h15, heure locale des Rocheuses, le 5 août 1953, j'ai décollé à bord d'un F-84 pour effectuer une patrouille aérienne de combat. Environ trois minutes plus tard, j'ai contacté le contrôle Grady par radio. Grady m'a informé que le Ground Observer Corps avait repéré un objet volant (une lumière) au nord-est de Black Hawk, dans le Dakota du Sud. Grady m'a demandé d'aller enquêter, sans pouvoir me communiquer la vitesse, le cap ou l'altitude de l'objet. Après trois demandes de vecteur adressées à Grady pour rejoindre les environs de Black Hawk, j'ai fini par apercevoir ce qui semblait être l'objet. Au moment de la détection, je suivais un cap de 330 depuis la base d'Ellsworth, à 15 000 pieds d'altitude. L'objet se trouvait à environ trente degrés sur ma droite, et semblait suivre une trajectoire parallèle à la mienne, à une altitude inférieure. L'objet était une lumière d'intensité variable, alternant du blanc au... [document partiellement illisible]. Quant à la taille exacte de cet engin, il est difficile de se prononcer, mais compte tenu de l'altitude à laquelle il semblait se trouver, et à en juger par sa position apparente par rapport au relief environnant, je dirais qu'il mesurait entre six et neuf mètres de diamètre. Je le précise en raison des quelques secondes seulement

 © Activité-Paranormale 2009-2026

pendant lesquelles j'ai pu observer cet engin ; j'ai également aperçu son sillage. »

O.V.N.I. - 8 juillet 2026 - Wakonda - CC BY 2.5

© Activité-Paranormale 2009-2026