

3AF-PAN : Jean KISLING, un grand témoin



Jean KISLING lors de son interview

La commission 3AF-PAN d'information sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (PAN) contribuera, durant les deux à trois années à venir, à l'information des adhérents et du grand public en organisant des conférences sur ce sujet en coopération avec le Groupe régional Ile de France, et en publiant régulièrement des articles dans la Lettre 3AF consacrés à des témoignages, des analyses de dossiers PAN officiels, des revues de presse et des résumés de livres... Voici, pour inaugurer cette série de publications le récit d'une expérience vécue exceptionnelle d'un grand témoin direct.

TÉMOIGNAGE DE M. JEAN KISLING¹

M. Jean KISLING, 86 ans, ancien pilote de chasse, ancien commandant de bord à Air France, totalise 27 000 heures de vol. Il est titulaire de la médaille de l'Aéronautique et membre du discret Tomato Club². Son témoignage concerne une tentative d'interception d'OVNIs en 1945 aux USA.

Il est à rappeler que Jean KISLING a déjà été auditionné à ce sujet en 1998 par deux membres du COMETA³ et que son récit n'a pas été retenu dans le compte rendu final. Grâce à l'intermédiation d'Alain BOUDIER, son témoignage a été également recueilli par Jean-Gabriel GRESLE⁴ et Tim GOOD⁵ et consigné dans leurs ouvrages respectifs.

Il nous livre ici des éléments inédits donnant un éclairage intéressant sur le niveau des connaissances des militaires américains sur le phénomène OVNI.

Durant la seconde guerre mondiale, Jean KISLING s'est retrouvé dans un premier temps en Tunisie. Ayant dû fuir dans un second temps devant l'avancée des forces allemandes, il embarque, après de multiples péripéties, via le Maroc à destination des Etats-Unis.

Sur place, ses aptitudes de pilote lui valent d'abord d'être distingué puis promu pilote instructeur dans l'Air Force Army à la base de Selfridge dans l'Etat du Michigan, l'endroit même où devait se dérouler le combat

aérien qu'il a mené contre des OVNIs à l'été 1945. Ce jour là, à la demande du commandant de la base de Selfridge, Jean KISLING accepte de faire une tentative d'interception de « ballons d'observation » régulièrement observés à cette époque dans le ciel du Michigan.

Cette tentative d'interception est effectuée avec un P47, le plus puissant avion de chasse de l'époque, dont le moteur développe en 1945 une puissance approchant les 3000 ch, capable d'atteindre des altitudes supérieures à 10 000 m.

Voici donc son témoignage.

« A cette époque, le ciel de l'Etat de Michigan est régulièrement traversé par des « ballons » d'origine inconnue. Le traumatisme de Pearl Harbour étant encore très vivace dans les esprits yankees, ils sont considérés par beaucoup comme des engins d'observation et d'espionnage venus du Japon. A la demande du commandant de la base de Selfridge et en l'absence d'autres candidats, compte tenu des issues tragiques de certaines tentatives récentes, je me porte volontaire pour intercepter les « ballons » et décolle en urgence.

A bord de mon P47 j'ai beau monter pour atteindre mon objectif, de façon surprenante, entre mon appareil et ces ballons la distance demeure inchangée ! Arrivé à près de 55 000 pieds⁶, malgré les difficultés de pilotage – froid et altitude – je réussis à lâcher une longue rafale de mes 8 mitrailleuses calibre 12,7 mm en direction des ballons. A ma grande surprise, ces ballons se transforment alors en soucoupes volantes, s'éloignent et disparaissent à une vitesse exceptionnelle, laissant derrière elles des traces semblables à celles

1. Cette interview a été effectuée le 26 mars 2008 par Pierre BESCOND, Alain BOUDIER et Khoa DANG-TRAN au domicile de M. Jean KISLING.

2. Tomato Club : le rendez-vous privé des pilotes et anciens pilotes, 6 rue Galilée Paris 16^{ème}

3. COMETA : COMité d'ETudes Approfondies placé sous la houlette du Directeur de l'IHEDN (Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale). Le « rapport Cometa » : Les OVNI et la Défense, à quoi doit-on se préparer ? » est disponible sur le site web du Cnes (<http://www.cnes-geipan.fr/documents/Cometa.pdf>)

4. Jean-Gabriel GRESLE est l'auteur de « Documents interdits. Ce que savent les Etats-majors » Dervy Livres, paru en 2004.

5. Tim GOOD est l'auteur de « Need to Know » paru en 2006 chez Sidgwick & Jackson.

6. Le modèle de P-47 mentionné par Jean KISLING est vraisemblablement un P-47N : la base de données P-47 donne en effet deux accidents de P-47N1RE à Selfridge les 8 et 12 mars 1945 (serial numbers 44-87985 et 44-88023). Le P-47N utilisait un P&W Double Wasp R2800-77(C), réputé pour être légèrement plus puissant que le moteur P&W R2800-57(C) de la version précédente P-47M; ce dernier moteur, équipé d'un turbo-supercharger GE CH-5, donnait 2800 hp à 32 500 ft en utilisant le WEP (Wartime Emergency Power; injection d'eau). Le plafond des différents P-47 (service ceiling) n'a pas dépassé 43 000 ft, soit 13 100 m. Le P-47 pouvait monter à 20 000 ft en 4,75 minutes (en WEP).



Jean KISLING (deuxième à partir de la gauche), instructeur sur P-47 Thunderbolt à Oscada, Michigan en octobre 1944

d'avions à réaction à haute altitude. Au sol, le « combat aérien » a été suivi avec attention par plus de 1 000 témoins oculaires, à l'aide de jumelles de fort grossissement, de télescopes (ou de ce qui à l'époque en tenait lieu) pour certains, et des traînées laissées dans le ciel par les protagonistes. Les militaires de la base de Selfridge ont pu ainsi constater qu'il ne s'agissait aucunement de simples ballons d'observation. A mon retour sur terre, je suis fêté comme un héros par le Colonel commandant de la base. Le rapport de débriefing est envoyé au Pentagone. Il n'y aura de la part des autorités aucun retour concernant cet « incident ».

Peu après la fin des hostilités en 1947, Jean KISLING entre à Air France où il officie comme jeune copilote sur les avions de ligne de type « Constellation ». Il nous raconte.

« En 1952 ou 1953, lors d'une escale à New-York/Ildewild, nous sommes informés par le Directeur de l'aéroport que notre Superconstellation va faire l'objet d'une attention toute particulière de la part d'une escorte de gardes armés déployés sur le tarmac. Il nous explique que nous allons prendre en charge une délégation d'une dizaine de personnes en bordure de piste qui seront les seuls passagers à bord. Et de fait, je remarque que l'escorte surveille soigneusement l'embarquement en veillant à ce qu'aucun regard indiscret ne puisse épier le groupe en partance. Le vol à cette époque étant long (environ 12 heures), je vais me détendre à un moment donné à l'arrière de l'appareil réservé à la délégation et me retrouve assis à côté d'une personne d'une soixantaine d'années. La conversation

s'engageant curieusement sur la question des UFOs⁸, je relate ce que j'ai vécu dans le Michigan.

Mon interlocuteur m'indique alors que la délégation qu'il conduit, une fois arrivée à Orly, doit prendre la correspondance en direction de l'Europe de l'Est pour discuter – entre autres choses – de cette sulfureuse question avec ses homologues soviétiques.

Il m'affirme en plus qu'ils – les Américains – savent parfaitement qui je suis. La CIA déjà... Il mentionne dans la foulée qu'il existe au Pentagone un bureau dédié à l'étude des « Flying discs » et révèle qu'ils ont récupéré quelques années auparavant une soucoupe volante, qui s'est écrasée du côté de El Paso (Texas) et dont tous les occupants étaient décédés.

A ma question : « Pourquoi n'en informez-vous pas les citoyens américains ? », il me répond qu'il leur est impossible de révéler la vérité, car cela entraînerait une panique généralisée sur toute la planète !

Plus tard, dans les années 60, j'ai eu à nouveau l'occasion d'être confronté au phénomène OVNI en Argentine où l'observation de tels phénomènes aériens n'était pas rare. »

Plus de 63 ans après ces événements, quel est le sentiment de Jean KISLING sur cette énigme ?

Voici sa réponse.

« Pour moi, il n'existe pas le moindre doute, les soucoupes volantes existent et viennent d'un autre système solaire. Je suis extrêmement étonné que de soi-disant grands scientifiques refusent encore obstinément à l'heure actuelle d'accepter l'idée de l'existence d'une vie E.T.⁹ intelligente à travers le cosmos et

par là-même d'extra-terrestres. Face à ce défi posé à notre humanité, j'estime que nous sommes encore à l'époque de Galilée !... »

ANALYSE DE SON TÉMOIGNAGE

Compte tenu de la personnalité et de la carrière de Jean KISLING, il paraît difficile de mettre en doute la sincérité et l'authenticité du témoignage de Jean KISLING concernant un événement également observé par un millier de témoins oculaires

Ce témoignage, exceptionnel à plus d'un titre, soulève un certain nombre de questions concernant la position officielle des autorités américaines face au phénomène OVNI d'une part, et leurs actions officieuses dans ce domaine d'autre part :

1. Le survol du territoire américain par des objets non identifiés durant l'été 45 n'était pas une réelle surprise pour les autorités américaines : des opérations de défense aérienne avaient été engagées, justifiées par la situation de guerre avec le Japon et le traumatisme de Pearl Harbor et un certain nombre d'avions perdus pour des causes non entièrement élucidées ;

2. Contrairement à la position officielle classique des autorités consistant à affirmer la non existence du phénomène OVNI, les autorités américaines avaient parfaitement identifié Jean KISLING en tant qu'ancien pilote de chasse aux USA et copilote à Air France ;

3. Ils ne pouvaient donc pas ignorer son engagement aérien face aux « ballons » du Michigan. Le fait qu'aucun RETEX¹⁰ n'ait été renvoyé du Pentagone au Colonel dirigeant la base de Selfridge pose une véritable question. Il peut aussi constituer une vraie réponse en soi... ;

4. Il est étonnant que le chef de la délégation ait lié conversation aussi facilement avec Jean KISLING. Il mentionne que les autorités américaines ont récupéré un objet matériel avec des EBEs (Entités Biologiques Extraterrestres) décédées¹¹ ; dans quel but ? Il mentionne également – toujours dans quel but ? – comme objet du déplacement de la délégation, des discussions entre autorités russes et américaines sur la question OVNI, ce qui témoignerait d'une certaine entente tacite dès cette époque entre les deux superpuissances.

Alain BOUDIER, Pierre BESCOND, Khoa DANG-TRAN, membres de la Commission 3AF-PAN

7. UFOs : Unidentified Flying Objects

8. E.T. : Extra-Terrestre

Biographie succincte de Jean KISLING



Jean KISLING à Oscoda, Michigan en décembre 1944

L'ENGAGEMENT EN AFRIQUE DU NORD

Engagé volontaire à Salon-de-Provence le 19 mars 1941, Jean KISLING est affecté au Groupe de Bombardement 1/25 à El-Aouina (Tunisie), jusqu'en novembre 1942, puis à Blida, Alger, Rabat et Marrakech.

Il part le 3 septembre 1943 pour Casablanca, au CFPNA (les Centres de Formation du Personnel Navigant en Amérique ont été ouverts de 1943 à 1946). Il embarque le 15 octobre sur l'Empress of Scotland à destination des Etats-Unis avec le 5^{ème} détachement du CFPNA : départ le 16, arrivée le 23 à Newport (USA), débarquement le 24.

LA PERIODE DE FORMATION AUX ETATS-UNIS

Arrivé à Craig Field, Selma (Al), le 26 octobre 1943, il intègre la Primary School de Van de Graaf Field à Tuscaloosa jusqu'au 16 janvier 1944. Il y effectue son premier vol le 8 novembre 1943.

Il fréquente ensuite la Basic School de Gunter Field à Montgomery, jusqu'au 24 mars 1944, puis l'Advanced School de Craig Field à Selma, où il est breveté Pilote le 23 mai de la même année avec 244 heures de vol (Brevet N° 30 457).

Arrivé à Oscoda Air Base dans le Michigan le 20 juillet 1944, il commence l'entraînement sur P-47 Thunderbolt. Après la qualification sur cet appareil, il est désigné instructeur (575 heures de vol sur P-47) puis affecté à Selfridge Field, Mount Clemens d'avril 1945 à janvier 1946.

DE RETOUR EN FRANCE

Il est affecté à la Base Aérienne de Tours en tant qu'Instructeur à la Patrouille de Tours sous le commandement du Cdt PERRIER.

Démobilisé en juillet 1946, il pilote sur Junker 52 à « Alpes Provence » en juin et juillet 1947. Après un stage de pilote de ligne, il entre à Air France en août 1947 ; il est aussi instructeur pilote à l'Aéro-Club Air France à Melun.

Jean KISLING est alors copilote jusqu'en 1952, commandant de bord puis instructeur Pilote de Ligne à la SFP du Bourget et Cormeilles-en-Vexin. Commandant de bord sur B747 depuis 1971, il totalise 5 900 heures de vols sur ce type d'appareil.

Il prend sa retraite d'Air France le 1^{er} juillet 1982.

Jean KISLING est Médaille d'or d'honneur de l'Aéronautique, et toujours en activité à l'Aéro-Club Air France et au Touring Aéro-Club de France.

QUALIFICATIONS:

- PL Français et Américain – Commercial Pilot américain mono et multimoteurs avions et hydravions (PL n°242 du 14.01.1955) ;
- PP Français, Canadien, Japonais et Kenyan ;
- plus de 26 300 heures de vol dont 9 500 de nuit et 400 d'hydravions ;
- 12 051 atterrissages et amerrissages à octobre 2002 ;
- plus de 70 types d'appareils pilotés.



Jean KISLING à Dayton, Ohio en mai 1986

(Source CFPNA - http://pagesperso-orange.fr/patrice.laverdet/html/cfpna_vol5.htm)

10. RETEX : RETour d'EXpérience

11. Il s'agit d'un cas de récupération autre que celui bien connu et encore controversé de Roswell en juillet 1947 au Nouveau Mexique.