

NOTES D'ENQUETE

[CD39] DE FOUCHY (67) VERS URBEIS (67) 19.11.2017

Contexte : réception au GEIPAN le 20/11/2017 d'un PV de gendarmerie concernant l'observation le 19 novembre 2017 à 20h35 de phénomènes lumineux dans le ciel nocturne par deux témoins en voiture sur la Départementale 39 à la sortie de Fouchy (67) en direction d'Urbeis (67).

Trois photos des témoins sont jointes au Procès-verbal de gendarmerie.

Situation météorologique : La station météo la plus proche est celle de Colmar (17 km), elle indique de la brume à l'heure d'observation, le témoin indique un ciel dégagé avec la présence de nuages, il dit ne pas avoir vu les étoiles, nous sommes en conditions anticycloniques avec un fort taux d'humidité donc il est possible qu'il y ait une couche uniforme de nuage (stratus, stratocumulus...) non décelée par le témoin.

Heure locale	Néb.	Temps	Visi	Température	Humidité	Humidex	Windchill	Vent (rafales)	Pression	Précip. mm/h
23 h			0.2 km	1.6 °C	98%	1.6	1.6 °C	 0 km/h (4 km/h)	1026.4 hPa 	aucune
22 h			0.7 km	1.6 °C	98%	1.6	0.7 °C	 4 km/h (7 km/h)	1026.7 hPa 	aucune
21 h			0.4 km	1.6 °C	98%	1.6	0.7 °C	 4 km/h (11 km/h)	1026.8 hPa 	aucune
20 h			2.6 km	1.7 °C	97%	1.7	-0.4 °C	 7 km/h (18 km/h)	1026.9 hPa 	aucune
19 h			4.4 km	2 °C	96%	2	-0.1 °C	 7 km/h (18 km/h)	1027 hPa 	aucune
18 h			5 km	1.8 °C	95%	1.8	-1.4 °C	 11 km/h (18 km/h)	1026.7 hPa 	aucune
17 h			7 km	1.9 °C	94%	1.9	-0.2 °C	 7 km/h (18 km/h)	1026.4 hPa 	aucune
16 h			7 km	2 °C	94%	2	-0.1 °C	 7 km/h (18 km/h)	1026.3 hPa 	aucune
15 h			8 km	1.9 °C	95%	1.9	-0.2 °C	 7 km/h (18 km/h)	1026.5 hPa 	aucune
14 h			5 km	1.8 °C	98%	1.8	-0.3 °C	 7 km/h (14 km/h)	1026.8 hPa 	aucune

Source : Météociel

Situation astronomique : Il n'y a pas d'objets particuliers visibles dans le champ de vision des témoins, la nébulosité empêche de voir le ciel. De plus l'observation s'est faite en partie en zone urbaine.



Source : Stellarium

Situation aéronautique : À l'heure de l'observation le vol Volotea 72515 Marseille/Strasbourg croise les témoins dans le sens opposé à faible altitude, la reconstitution sur Flightradar permet de préciser qu'il s'agit d'un Boeing 717 qui est en phase d'approche pour se poser à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim (LFST).



Source : Flightradar

Analyse des photos :



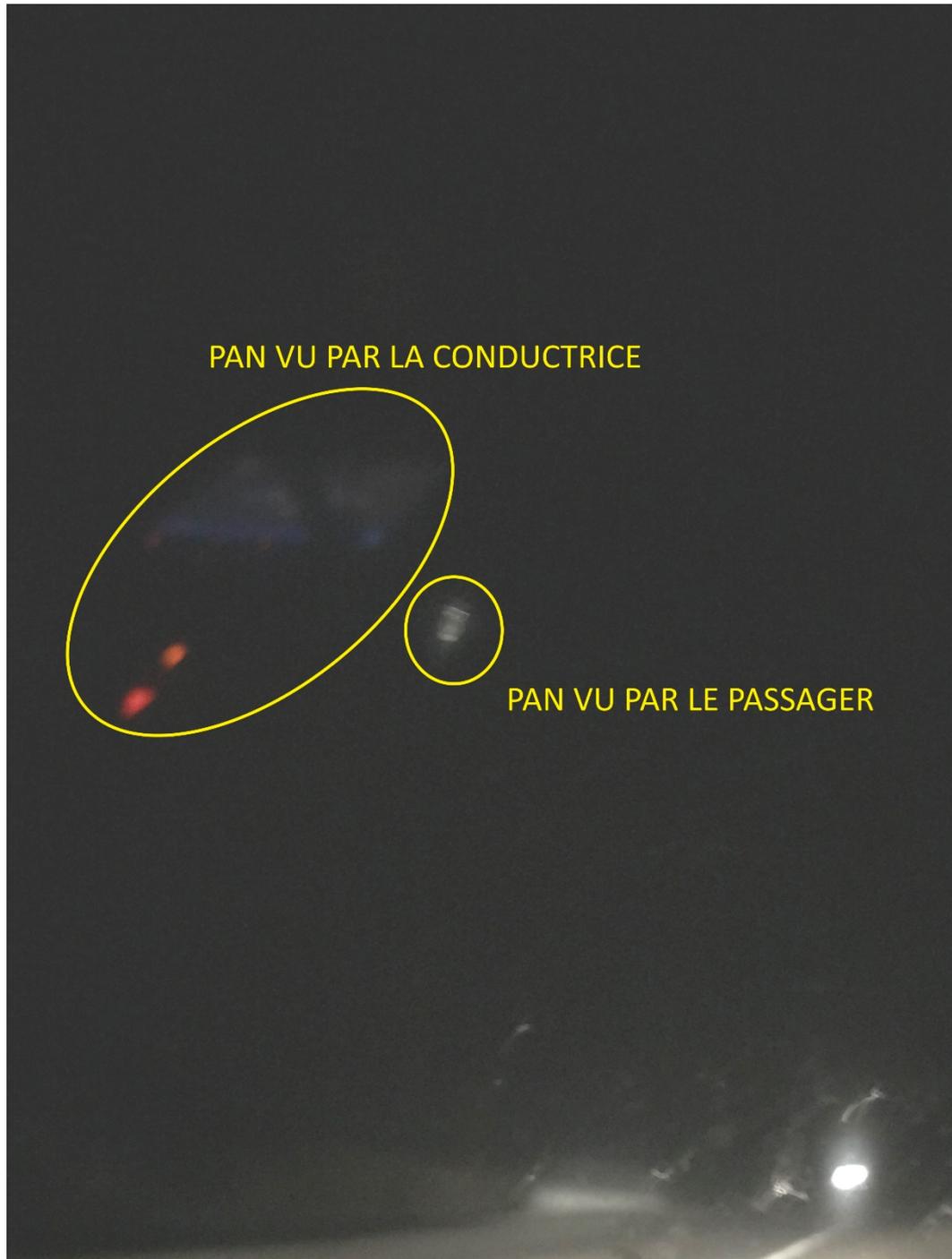
Source : Photo 2 des témoins.

En observant cette photo (N°2) on remarque que le PAN observé par le passager (T2) est net et celui vu par la conductrice (T1) est flou.



Source : Photo 1 des témoins.

Sur cette photo (N°1), le PAN vu par le passager est flou car l'appareil photo a fait le point sur le pare-brise.



Source : Photo 3 des témoins.

Enfin la dernière photo (N°3) nous montre le PAN vu par la conductrice (T1) plus net, on observe ainsi un point rouge et un point orange et au-dessus on distingue deux triangles. Le PAN observé par le passager (T2) est flou.

Au vu de ces éléments, deux hypothèses semblent cohérentes pour expliquer les observations des deux témoins.

- Observation d'un avion vu par le passager T2 et probablement par la conductrice T1.
- Observation du reflet du tableau de bord (écran tactile (Media Nav), boutons warning (rouge) et verrouillage des portes (orange)) vu seulement par la conductrice T1.

Il est à noter en effet que le passager T2 affirme « avoir une mésentente » avec la conductrice T1 et n'a pas vu le PAN observé par cette dernière.

HYPOTHESE DE L'AVION :

Les deux points blancs sur la photo correspondent à des phares d'atterrissage d'un Boeing 717. Un appareil de ce type est justement présent dans le ciel à ce moment-là face aux témoins (voir photo ci-dessous).



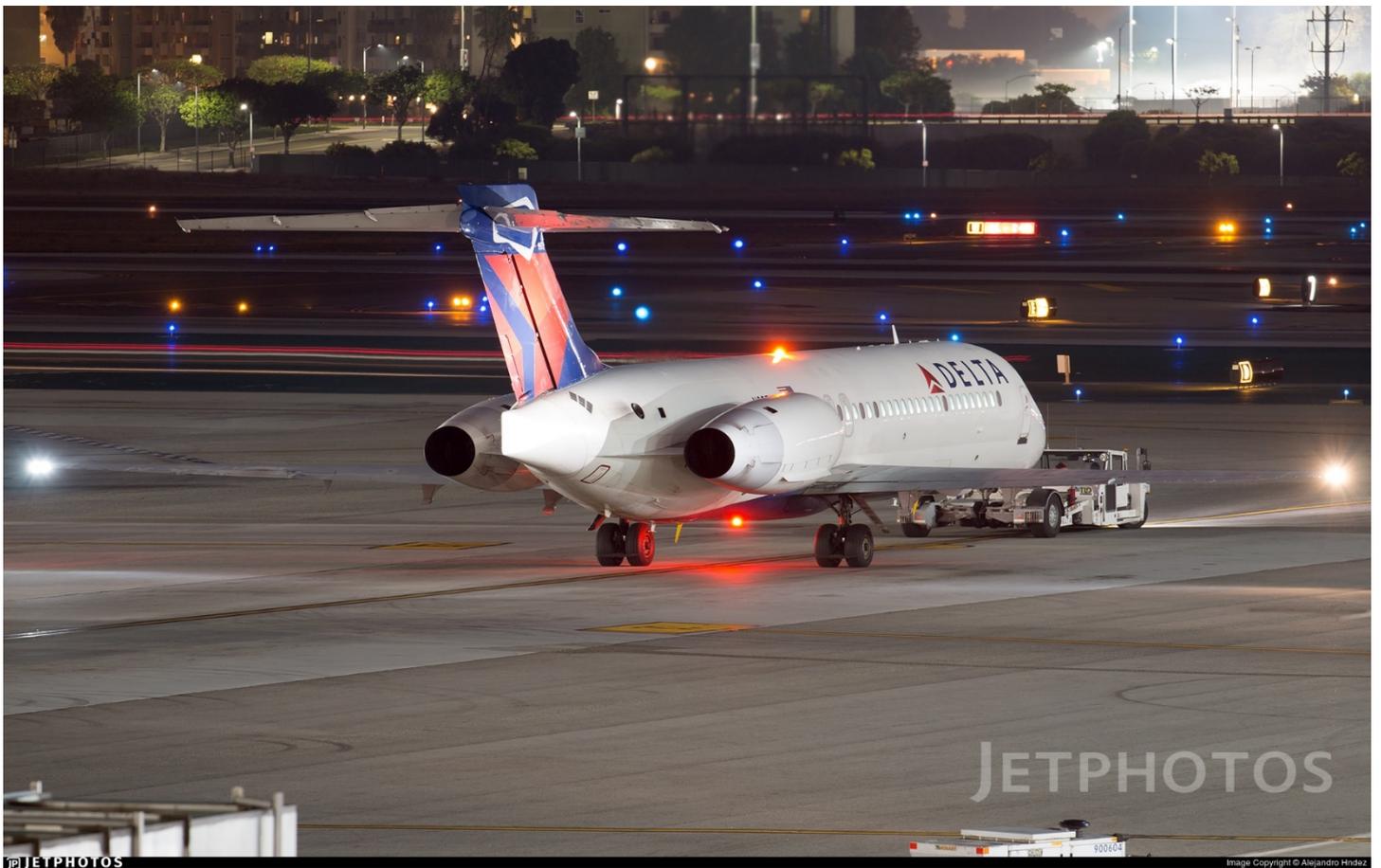
Source : <https://hiveminer.com/Tags/717%2Cb717/Recent>



Source : Photo 2 des témoins.

Le passager T2 décrit le PAN comme 4 points lumineux en forme de croix dont un qui clignote au milieu. Cela correspond bien à l'observation d'un avion qu'il compare avec un drone muni de LED blanches à ses extrémités, en effet, de loin et à travers les vitres d'une voiture il est possible de ne pas distinguer les couleurs des feux de navigation (voir photo ci-dessous).

L'appareil est en phase d'approche pour atterrir à Strasbourg, la route convergente peut donner une sensation d'immobilité ou de faible déplacement. Sur les quelques minutes de l'observation (3 mn ou 5 mn selon le témoin), l'avion a parcouru 25 à 40 km en rapprochement dans la direction exacte des témoins. Cette route convergente peut donner une sensation d'immobilité ou de faible déplacement. Les détails de la description de T2 ont dû être distingués vers la fin de l'observation, de même la photo a dû être prise en fin d'observation.



Source : <https://www.jetphotos.com/photo/8789761>

Pour renforcer notre hypothèse, intéressons-nous aux lieux où ont été prises les photos et comparons la route empruntée par les témoins avec la trajectoire convergente de l'avion.

La photo 1 montre le PAN à gauche du lampadaire, la rotation de la photo permet de mettre à l'endroit les éléments du paysage et de se rapprocher au mieux du point de vue du témoin. Nous constatons que le PAN n'est pas tout à fait en face des témoins et qu'il semble légèrement à gauche de la route.



Source : Photo 1 des témoins

Ci-dessous, le même endroit vu de jour :



Source : Street View

Sur la photo 2, le PAN semble plus bas et toujours à gauche de la route



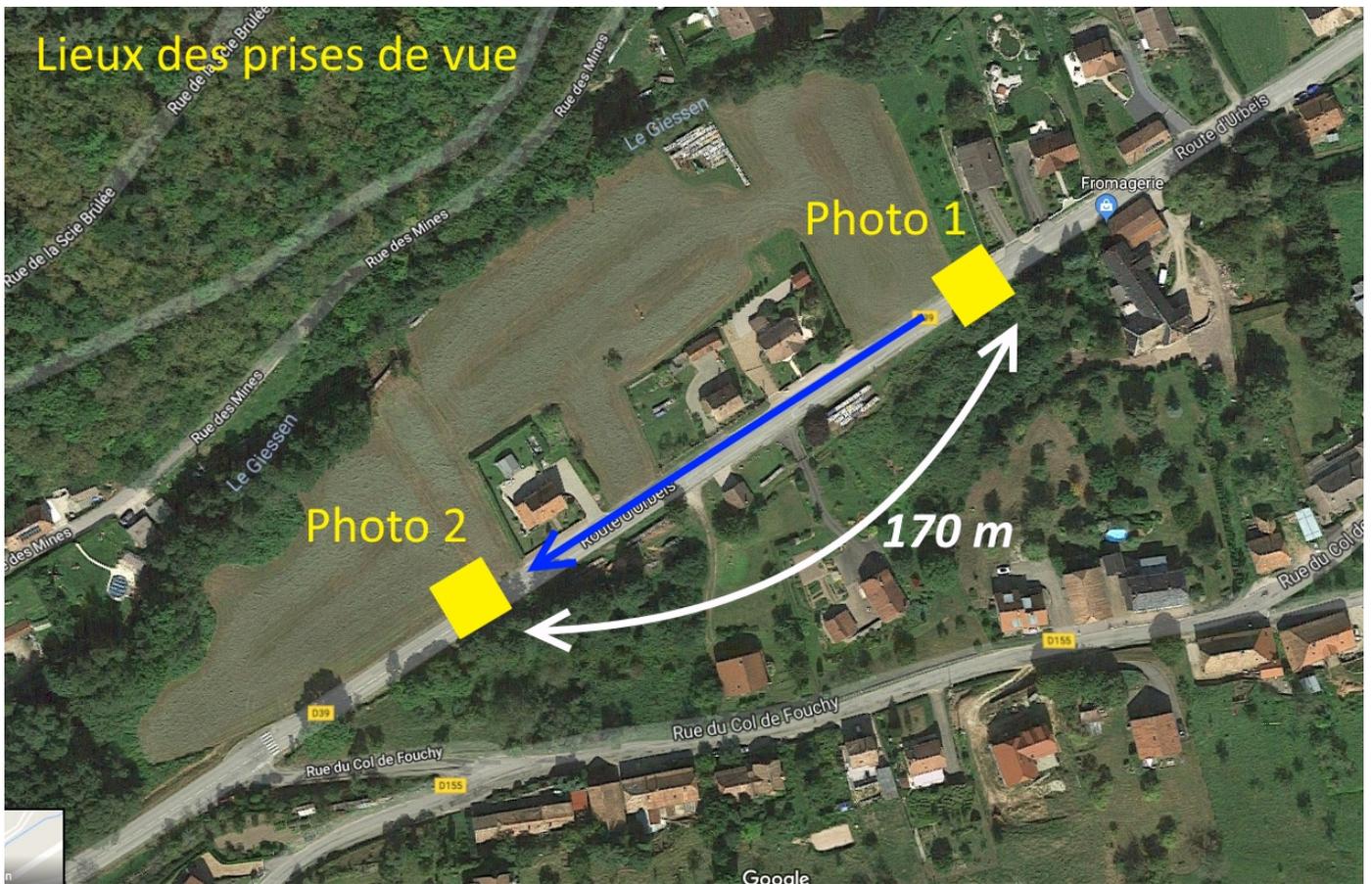
Source : Photo 2 des témoins

Et voici la vue de jour :



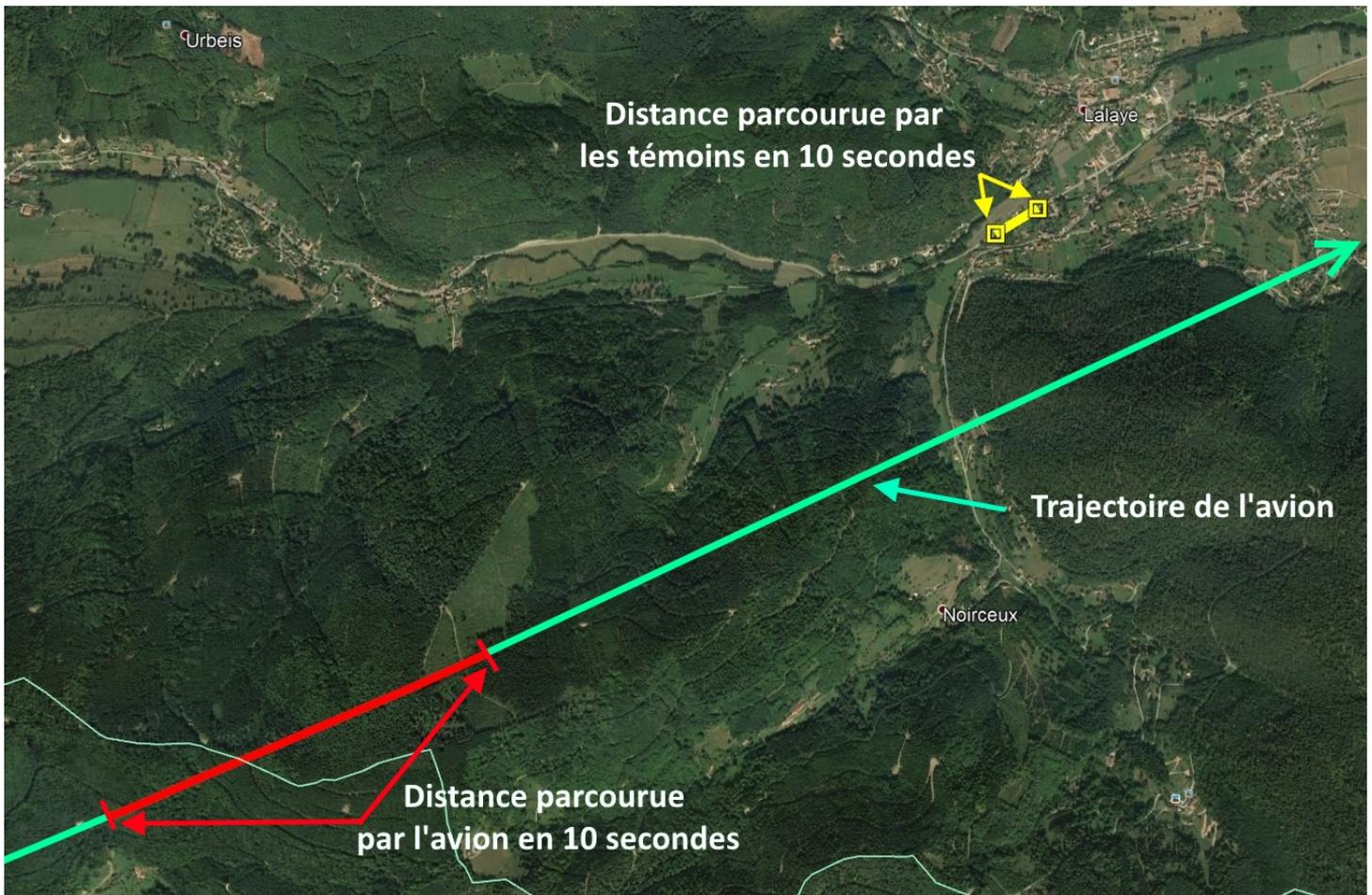
Source : Street View

Au vu de ces éléments nous pouvons maintenant déduire la durée entre les deux photos. On peut voir dans le schéma ci-dessous que les témoins ont parcouru 170 mètres entre la prise des deux photos, à une vitesse de 50 km/h (agglomération de Fouchy) il s'est passé à peu près une dizaine de secondes.



Source : Google Maps

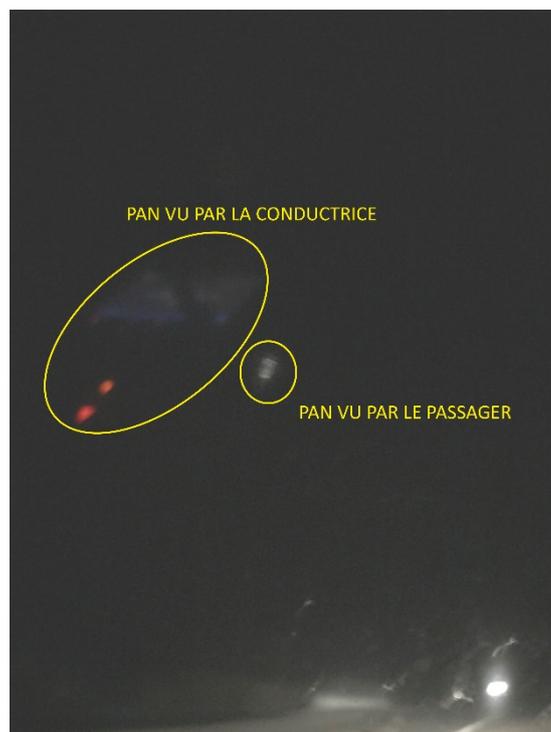
Nous pouvons désormais comparer le temps mis par l'avion et les témoins pour parcourir dix secondes.



Source : Google Earth

Effectivement, l'avion présent à ce moment-là et dont la trajectoire est représentée ci-dessus vole en descente à une vitesse de 490 km/h (données Flightradar), il parcourt donc une distance d'environ 1.5 kilomètre en dix secondes. La trajectoire convergente de l'avion légèrement décalée par rapport aux témoins est cohérente avec le PAN vue sur les photos. De plus, les phares n'éclairent pas directement les témoins et semblent suivre une trajectoire opposée.

HYPOTHESE DU REFLET :



Source : Photos 2 et 3 des témoins.

Voici les deux photos nous permettant de voir le PAN observé par la conductrice T1, à gauche nous le voyons flou mais nous apercevons les deux points lumineux rouge et orange. Ils sont relativement nets dans la photo de droite. Les deux triangles de la photo de droite en revanche sont difficilement visibles à gauche.

Dans l'hypothèse d'un reflet, intéressons-nous à la marque de la voiture renseignée par le témoin passager : C'est une Dacia Sandero.

Voici la photo du tableau de bord d'une Dacia Sandero :



Source : <https://essais.autoplus.fr/dacia/sandero/Dacia-Sandero-SCe-75-Ambiance-1515758.html>

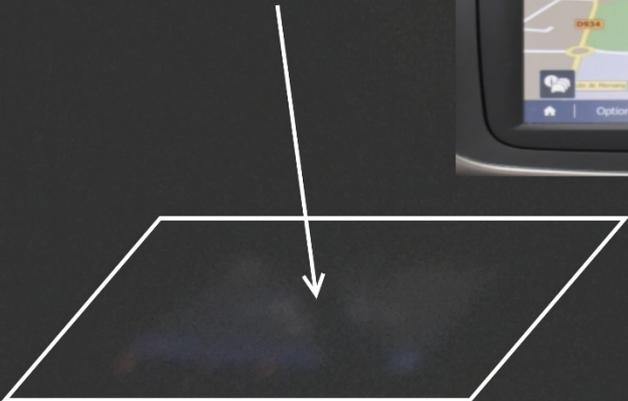
Repérons la position des éléments suspectés de se refléter dans le pare-brise, le warning (rouge) est en haut, en dessous se trouve le bouton du verrouillage des portes (orange), et enfin l'écran « Media Nav » tactile un peu plus bas (voir photo ci-dessus).

Dans le cas d'un reflet pare-brise, l'image est inversée, voici ce que ça donne si on inverse le tableau de bord (photo de jour et de nuit (écran éteint)), nous pouvons même par transparence superposer l'image du tableau de bord inversée avec le PAN (voir photo-montage ci-dessous).



On se rend compte que quelque chose passe devant l'écran (fil ou câble branché à la prise USB...) ce qui donne l'impression de voir deux triangles.

Fil ou câble passant devant l'écran donnant l'illusion d'avoir deux triangles



Bouton de blocage des portes

Warning



Conclusion :

Les deux témoins décrivent le PAN de manière très différente, en particulier T2 traduit sa différence de perception par rapport à T1. En observant les photos fournies par les témoins on remarque aussi que le PAN observé par le passager T2 est net et celui vu par la conductrice T1 est flou,

Cela ouvre l'hypothèse de deux observations distinctes de deux PANs.

Un examen du tableau de bord de la voiture des témoins (Dacia Sandéro) nous permet de repérer l'origine du PAN vu par le conducteur T1. En superposant par transparence la photo des témoins et celle du tableau de bord nous pouvons voir qu'il s'agit d'un reflet dans le pare-brise de l'écran "Média Nav", avec la présence d'un fil ou câble devant ce dernier expliquant la vision de deux triangles. Le point rouge est le bouton « warning », et le point orange est le bouton « verrouillage des portes ». Cela explique également le silence et l'immobilité du phénomène.

Le passager T2 décrit le PAN comme 4 points lumineux en forme de croix dont un qui clignote au milieu. Cela correspond bien à l'observation d'un avion qu'il compare avec un drone muni de LED blanches à ses extrémités. En effet, de loin et à travers les vitres d'une voiture il est possible de ne pas distinguer les couleurs des feux de navigation. Sur la Photo on retrouve bien le double phare du Boeing 717 qui est alors en phase d'approche pour atterrir à Strasbourg, la route convergente peut donner une sensation d'immobilité ou de faible déplacement.

Les deux témoignages sont consistants chacun au regard de leur propre observation, et nous disposons de traces photos (parfaitement exploitables) pour les deux PANs ainsi qu'une trace avion pour le PAN vu par T2.

En conséquence le GEIPAN conclut que :

- l'observation de T1 correspond à un reflet de planche de bord sur un élément vitré.
- l'observation de T2 correspond à un avion de ligne