

Direction Adjointe de la direction des systèmes orbitaux
Groupe d'Etudes et d'Information sur les Phénomènes
Aérospatiaux Non identifiés

Toulouse, le 19/06/2018
DSO/DA//GP

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

CIOTAT (LA) (13) 21.04.1982

CAS D'OBSERVATION

1 – CONTEXTE

Le GEIPAN continue à publier l'ensemble de ses archives sur son site public www.geipan.fr. Dans ses publications, figurent des cas anciens classés à l'époque (A, B, C ou D) et qui font aujourd'hui l'objet d'un réexamen, dans le seul but d'être plus pertinent dans les conclusions. Grâce à de nouveaux moyens techniques (logiciels) et à l'expérience d'enquête acquise depuis toutes ces dernières années, ce réexamen aboutit quelquefois à de nouvelles remarques voire à un changement de classification.

Ce cas d'observation précédemment classé D et nommé CIOTAT (LA) (13) 21.04.1982 fait partie d'un ensemble de cas réexaminés récemment. Il concerne l'observation de plusieurs PANs par un témoin se trouvant au volant de sa voiture, sur l'autoroute, le 21.04.1982 aux environs de 21 heures.

Le témoin s'est rendu le 22.04.1982 au bureau de la brigade de Gendarmerie compétente où a été rédigé le seul document en possession du GEIPAN relatif à ce cas d'observation, à savoir le procès-verbal de renseignement administratif.

Une enquête a été réalisée par les Gendarmes qui ont contacté le responsable, puis le directeur de la surveillance aérienne à SALON DE PROVENCE (13), et des collègues Gendarmes d'une autre brigade ainsi que le commissariat de police de la commune.

Une enquête de moralité du témoin a également été effectuée par les Gendarmes.

Un croquis représentant sommairement le déplacement du PAN et le paysage aux alentours est joint au procès-verbal.

2- DESCRIPTION DU CAS

Voici la description du cas, telle que narrée par le témoin dans le procès-verbal :

« Hier soir je rentrais de la Seyne-sur-Mer à bord de ma voiture, j'ai emprunté l'autoroute B 52, je suis sorti au péage de LA CIOTAT. Dans la descente juste après le péage j'ai aperçu dans le ciel, au-dessus du golfe de la Ciotat une formation de boules lumineuses d'une grosseur d'environ 30 centimètres de diamètre, en forme de V. Il était 21 heures 01 ou 21 heures 02, car j'écoutais la radio et c'était juste après les informations. J'ai arrêté mon véhicule sur le bas-côté de la route et je n'ai pas entendu de bruit de moteur, cela m'a surpris.

J'ai vu ces boules lumineuses pendant une durée d'environ 15 secondes, puis elles ont disparu instantanément.

Cette formation était composée d'au moins six boules, je ne peux préciser le nombre exact, elle était fixe au-dessus du golfe. Les boules étaient bien rondes de la couleur d'une ampoule blanche.

Je précise que je n'ai pas vu cette formation se déplacer et l'avoir vu disparaître instantanément.

Hier soir le temps était très clair, il n'y avait pas de vent et la température était douce, environ 18°.

Sur interrogation : je venais de la Seyne-sur-Mer, de faire de la gymnastique.

Sur interrogation : je n'avais pas bu et pas encore dîné.

Le 22 avril 1982 à 16 heures 40. Lecture faite par moi...»

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La situation géographique est résumée sur la carte ci-dessous.

La position du témoin est approximative, faute d'informations précises.



Les données météorologiques sont celles de la station de l'île Pomègues (13), située à environ 25 km à l'ouest-nord-ouest de la position du témoin.

Indicatif	13055004								
Nom	POMEGUES								
Altitude	63 mètres								
Coordonnées	lat : 43°15'48"N - lon : 5°17'24"E								
Coordonnées lambert	X : 8401 hm - Y : 18113 hm								
Producteurs	1982 : METEO-FRANCE								
+ Afficher la liste des paramètres									
- Masquer les données ...									
Date	FF	DD	N	NBAS	N1	C1	B1	VV	
21 avr. 1982 19:00									
21 avr. 1982 20:00									
21 avr. 1982 21:00	3	220	1	0					12000

Le 21 avril 1982, entre 19h et 21h UTC, le ciel était très peu nuageux (1/8 octas), le vent très faible de secteur sud-ouest et la visibilité bonne (12 km à 21h UTC).

Les données astronomiques nous renseignent sur l'élévation de soleil (-6°39) à l'heure de l'observation, connue avec précision :



Analyse

Les données relatives aux PANs sont plutôt pauvres dans le procès-verbal.

En effet, nous ne disposons que des renseignements suivants :

- formation en « V » *d'au moins* 6 boules lumineuses immobiles
- couleur blanche
- dimension estimée « *d'environ 30 centimètres de diamètre* »
- pas de bruit perçu
- durée d'observation d'environ 15 secondes
- disparition instantanée

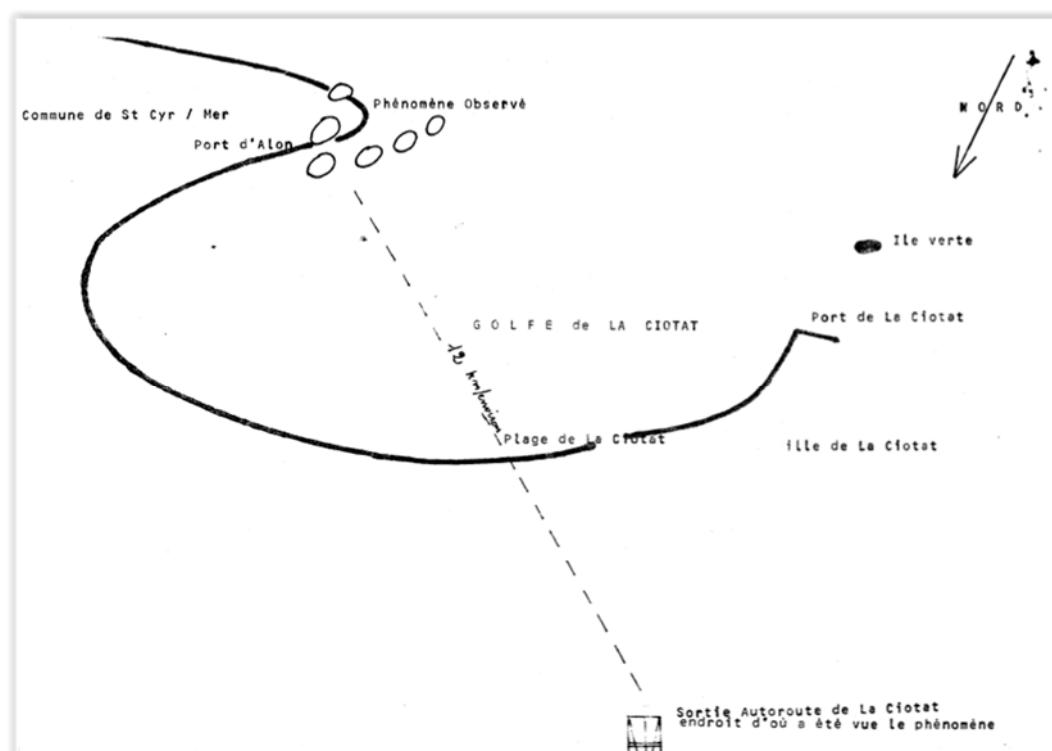
Un schéma permettant de situer le témoin et les PANs dans le paysage a été également faite par le témoin :

La formation en « V » ne se rencontre que dans deux cas de figure :

- Une patrouille d'avion volant en formation
- Un groupe d'oiseau migrant

Pour que cette dernière hypothèse soit valide, il faudrait qu'il s'agisse d'oiseaux dont le plumage reflèterait fortement la lumière solaire (de couleur blanche). Or, à l'heure de l'observation le soleil se trouvait à 6°39 sous l'horizon, ce qui implique que le terminateur (zone située dans l'atmosphère et marquant la séparation entre la partie éclairée et la partie à l'ombre) se soit trouvé à très haute altitude (une centaine de kilomètres environ), et en tous les cas hors des limites physiologiques possibles pour n'importe quel oiseau.

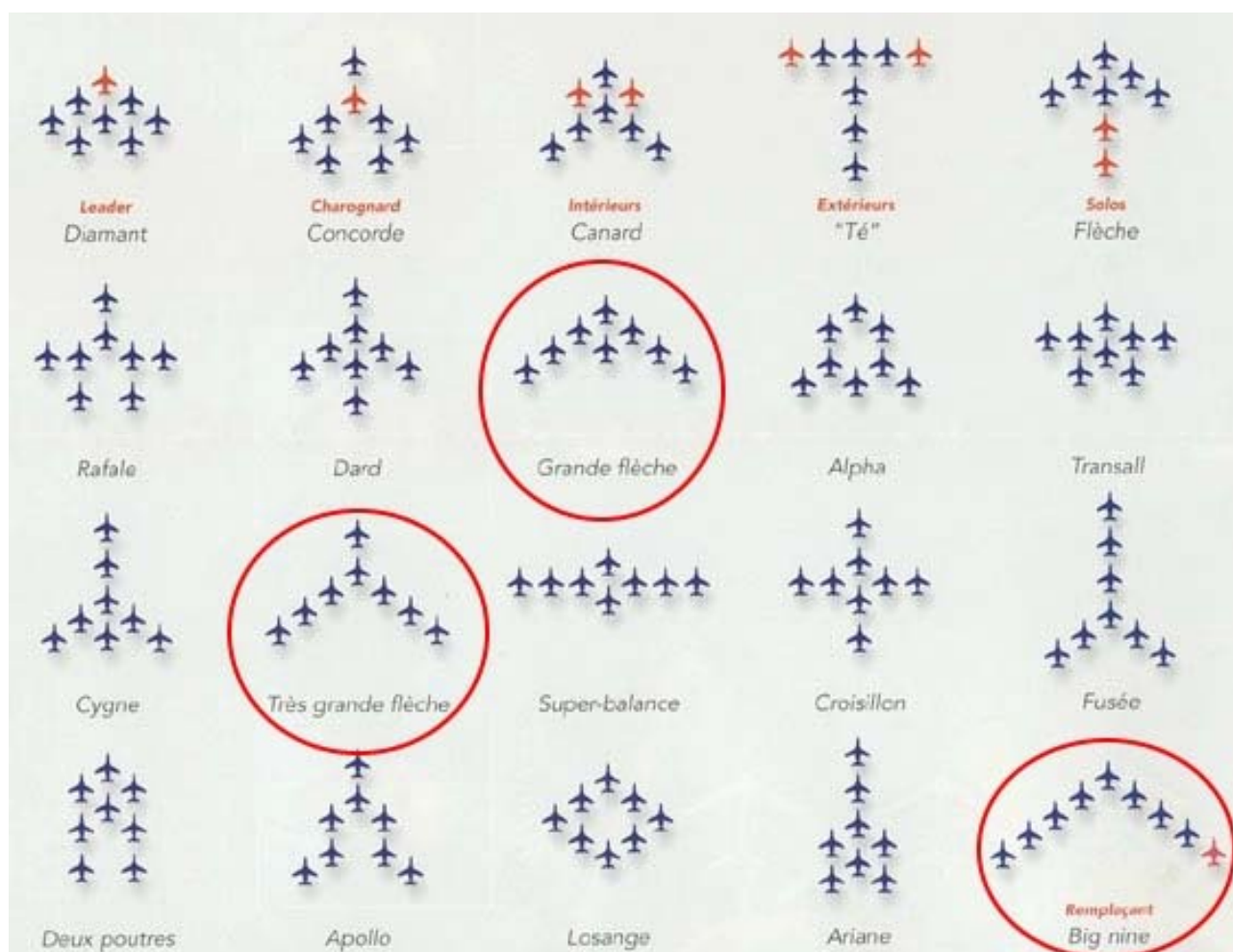
La seule hypothèse plausible serait donc celle d'avions volant en formation, seuls leurs puissants feux d'atterrissage étant visibles.



La première idée qui vient à l'esprit en pareil cas est celle d'un vol d'essai ou de démonstration de la Patrouille de France. Cette piste explicative a également été envisagée par les Gendarmes qui précisent : « le 22 avril 1982, la Patrouille de France ayant évolué dans le ciel de La Ciotat (Bouches du Rhône), nous contactons le responsable de la surveillance aérienne à Salon de Provence. Cette personne nous déclare qu'aucun avion de la base ne se trouvait en vol au moment des faits. Rien d'anormal n'a été remarqué sur les radars ce soir-là ».

En-dehors de cet élément, l'ensemble des données testimoniales cadre parfaitement avec l'hypothèse :

- formation en « V » : il existe au moins trois formations possibles de la Patrouille de France prenant l'aspect d'un « V » plus ou moins élaboré :



- nombre : présence *d'au moins* 6 boules. Les avions de la Patrouille de France peuvent être au nombre de 8 ou 9 maximum, mais peuvent aussi voler parfois en moins grand nombre.
- trajectoire : PANs immobiles. Observés se déplaçant en direction du témoin, ils sembleront effectivement immobiles.
- couleur : lumière de couleur blanche. Les feux (ou phares) d'atterrissage sont placés sur le nez des Alphajet, en fonction depuis 1981. La couleur est blanche ou blanche-jaunâtre.
- dimension estimée « *d'environ 30 centimètres de diamètre* ». Cette information n'est pas exploitable en tant que tel, en l'absence de données angulaires.
- pas de bruit perçu. Il est tout à fait possible que les avions se soient trouvés à plusieurs dizaines de kilomètres de distance, et que l'absence de bruit perçu ne soit dès lors guère étonnante.
- durée d'observation d'environ 15 secondes et disparition instantanée. Les avions ont changé de direction au bout de ce laps de temps. N'étant visibles que par leur phare de nez qui n'a qu'un angle réduit de visibilité, ils sont devenus dès lors invisibles à l'œil nu, par la distance importante qui les séparent du témoin.

Un vol a été effectué le lendemain, dans le même secteur par cette même Patrouille de France

Nous avons contacté la patrouille de France (PAF) en communiquant les présents éléments en faveur de l'hypothèse comme en défaveur (avis de la circulation aérienne). La PAF n'a plus les archives de l'époque mais considère l'hypothèse probable à 60%. (Voir annexe 1)

Il convient donc de retenir l'hypothèse de la simple confusion avec la Patrouille de France comme des plus probables

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIN N°1

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	CIOTAT (LA) (13)
A2	(opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement	
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	CIRCULAIT EN VOITURE SUR L'AUTOROUTE, VENAIT D'EMPRUNTER LE PEAGE DE LA CIOTAT – RENTRAIT DE LA SEYNE-SUR-MER DE FAIRE DE LA GYMNASTIQUE
B2	Adresse précise du lieu d'observation	43.202/5.594
B3	Description du lieu d'observation	SORTIE D'AUTOROUTE
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	21/04/1982
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	21:01:00 OU 21:02:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	ENVIRON 15 SECONDES
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	NON
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	/
B9	Observation continue ou discontinue ?	CONTINUE
B10	Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	/

B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	LES PANS ONT DISPARU INSTANTANEMENT
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	CIEL TRES PEU NUAGEUX (1/8 OCTAS), VENT TRES FAIBLE DE SECTEUR SUD-OUEST ET VISIBILITE BONNE (12 KM A 21H UTC).
B15	Conditions astronomiques	/
B16	Equipements allumés ou actifs	/
B17	Sources de bruits externes connues	/
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	AU MOINS 6
C2	Forme	PANS INDIVIDUELS : BOULE, FORMATION : EN « V »
C3	Couleur	BLANC
C4	Luminosité	/
C5	Trainée ou halo ?	/
C6	Taille apparente (maximale)	/
C7	Bruit provenant du phénomène ?	NON
C8	Distance estimée (si possible)	/
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	135°
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	/
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	135°
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	/
C13	Trajectoire du phénomène	IMMOBILE
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	/
C15	Effet(s) sur l'environnement	/
<i>Pour les éléments suivants, indiquez simplement si le témoin a répondu à ces questions</i>		
E1	Reconstitution sur plan et photo/croquis de l'observation ?	/
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	/
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	/
E4	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	/
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	/
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	/

E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	/
E8	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	/

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

La seule hypothèse envisagée est celle la confusion avec une escadrille d'avions de la Patrouille de France, volant brièvement en formation en direction du témoin et observée à grande distance.

4.1. SYNTHESE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE(S)	EVALUATION*
1. Escadrille d'avions	0.78

*Fiabilité de l'hypothèse estimée par l'enquêteur: certaine (100%) ; forte (>80%) ; moyenne (40% à 60%) ; faible (20% à 40%) ; très faible (<20%) ; nulle (0%)

1. Patrouille de France - Evaluation des éléments pour l'hypothèse			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	- En « V », classique pour la Patrouille de France. - Nombre conforme	Incertitude sur le nombre	0.90
Forme Trajectoire	- Immobilité apparente car trajectoire orientée temporairement vers le témoin		1.00
Couleur(s)	- Blanc, conforme à la couleur des phares de nez		1.00
Bruit (absence)	- Distance d'observation importante probable		0.90
- Durée d'observation/Disparition	- Quelques secondes, compatible avec des variations de trajectoire et la distance rendant visible temporairement les phares de nez		0.80
Vraisemblance en lieu et date	- Présence attestée au-dessus de La Ciotat le lendemain de l'observation - Avis PAF sur une présence Probable de la PAF en lieu et date, en ayant connaissance de l'avis négatif surveillance aérienne de l'époque	-Absence d'avions en vol le jour même indiquée par le responsable de la surveillance aérienne - Information erronée ou confidentielle ?	0.20

*Fiabilité de l'hypothèse estimée par l'enquêteur : certaine (100%) ; forte (>80%) ; importante (60% à 80%) ; moyenne (40% à 60%) ; faible (20% à 40%) ; très faible (<20%) ; nulle (0%)

4.2. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE

La consistance est plutôt faible, avec un témoignage plutôt pauvre en données exploitables.

Il manque les données de mesures angulaires, telles que la dimension des PANs, individuellement et pour l'ensemble et la hauteur sur l'horizon. Nous disposons néanmoins d'un dessin.

5- CONCLUSION

Malgré l'enquête des Gendarmes ayant contacté à l'époque le responsable de la surveillance aérienne à Salon de Provence « affirmant qu'aucun avion de la base de salon n'était en vol au moment des faits » tous les éléments convergent vers l'hypothèse de la confusion avec la Patrouille de France (et en particulier leur puissant phare de nez, seul élément visible sur une grande distance) volant en formation en direction du témoin pendant quelques instants.

Peut-être ce responsable n'était pas la bonne personne pour statuer sur l'activité ou non de la Patrouille de France (il ne répondait pas directement à cette question) ou n'avait-il pas l'autorisation de communiquer l'information, même aux militaires de la Gendarmerie.

Il est attesté par ailleurs que la Patrouille de France se trouvait à La Ciotat le jour suivant celui où le témoin a fait son observation.

La patrouille de France (PAF) contactée et informée des présents éléments en faveur de l'hypothèse comme en défaveur (avis de la circulation aérienne lors de l'observation) évalue à 60 % la probabilité de la présence PAF en lieu et date, mais ne dispose plus d'archive pour attester.

Outre les éléments ci-dessus de vraisemblance en lieu et date, il y a des éléments de ressemblance très forts pour cette hypothèse « Patrouille de France », en particulier :

- formation en « V » : il existe au moins trois formations possibles de la Patrouille de France prenant l'aspect d'un « V » plus ou moins élaboré.
- nombre : présence *d'au moins* 6 boules. Les avions de la Patrouille de France peuvent être au nombre de 8 ou 9 maximum, mais peuvent aussi voler parfois en moins grand nombre.
- couleur : lumières de couleur blanche. Les feux (ou phares) d'atterrissage sont placés sur le nez des Alphajet, en fonction depuis 1981. La couleur est blanche ou blanche-jaunâtre.
- pas de bruit perçu. Il est tout à fait possible que les avions se soient trouvés à plusieurs dizaines de kilomètres de distance, et que l'absence de bruit perçu ne soit dès lors guère étonnante.
- trajectoire : PANs immobiles. Observés se déplaçant en direction du témoin, ils sembleront effectivement immobiles sur une durée d'observation aussi faible que 15 secondes
- durée d'observation d'environ 15 secondes et disparition instantanée. Les avions ont changé de direction au bout de ce laps de temps. N'étant visibles que par leur phare de nez qui n'a qu'un angle

réduit de visibilité, ils sont devenus dès lors invisibles à l'œil nu, par la distance importante qui les séparent du témoin.

Les éléments de vraisemblance consolidés par les forts éléments de ressemblance nous conduisent à retenir cette hypothèse comme très probable.

La consistance est plutôt faible mais néanmoins suffisante au regard de l'hypothèse retenue. Il manque les données de mesures angulaires, telles que la dimension des PANs, individuellement et pour l'ensemble et la hauteur sur l'horizon. Nous disposons néanmoins d'un dessin.

En conséquence GEIPAN classe en A : observation très probable d'une escadrille d'avions.

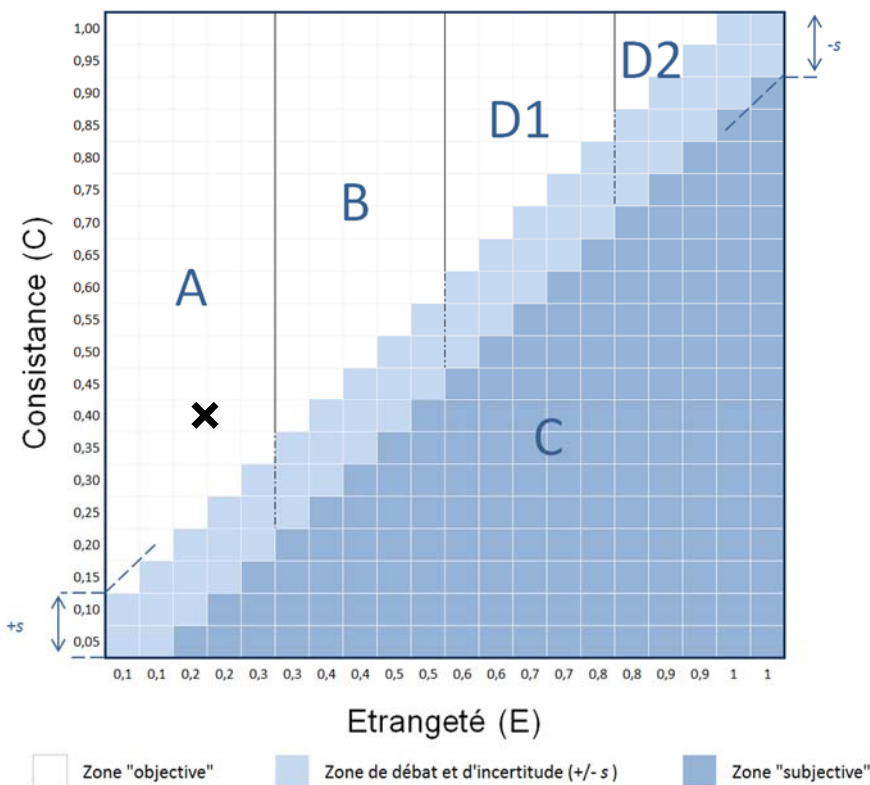
5.1. CLASSIFICATION

CONSISTANCE⁽¹⁾ (IxF)

0.42 = 0.6 x 0.7

ETRANGETE⁽²⁾ (E)

0.22



⁽¹⁾ Consistance (C) : entre 0 et 1. Quantité d'informations (I) fiables (F) recueillies sur un témoignage ($C = IxF$)

⁽²⁾ Etrangeté (E) : entre 0 et 1. Distance en termes d'informations à l'ensemble des phénomènes connus

Annexe 1 : Échange avec Patrouille de France

De : ORP EPAA [mailto:xxxxxxxxxxxxxx]
Envoyé : mercredi 20 juin 2018 16:40
À : Aguttes Jean-Paul <Jean-Paul.Aguttes@cnes.fr>
Objet : Re: Demande GEIPAN: sortie de la PAF à La Ciotat le 21.04.1982 ?

Monsieur.

Malheureusement comme je le craignais, nous n'avons pas d'archives aussi anciennes sur nos vols. Mon pilote m'a répondu qu'avec une probabilité de 60% cela pouvait être nous mais sans aucun document à l'appui.

Désolé ce cas ne sera pas résolu grâce à nous.

Cordialement.

Lieutenant xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Mail internet : xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Le 20 juin 2018 à 14:26, Aguttes Jean-Paul <Jean-Paul.Aguttes@cnes.fr> a écrit :

De : ORP EPAA [mailto:xxxxxxxxxxxxxx]
Envoyé : mercredi 20 juin 2018 13:30
À : Aguttes Jean-Paul <Jean-Paul.Aguttes@cnes.fr>
Objet : Re: Demande GEIPAN: sortie de la PAF à La Ciotat le 21.04.1982 ?

Bonjour monsieur

Je transmets en interne, mais je ne suis pas sûr que l'on puisse remonter aussi loin dans nos archives.

Cordialement

Lieutenant xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Officier Communication

Equipes de présentation de l'armée de l'air

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Mail internet : xxxxxxxxxxxxxxxxx

Le 20 juin 2018 à 12:12, Aguttes Jean-Paul <Jean-Paul.Aguttes@cnes.fr> a écrit :

Bonjour Monsieur ou Madame

Je suis le responsable du Geipan : www.geipan.fr entité du CNES en charge de répondre aux témoignages d'observations étranges dans le ciel

Nous sommes assez régulièrement (~une fois par an) en contact avec la PAF. Nous nous adressons à vous uniquement quand le témoignage et notre expérience nous font penser que la PAF peut être une explication d'une observation étrange

Vos réponses positives ou négatives sont donc déterminantes

Je viens vers vous pour un cas particulier et ancien. Il s'agit d'un cas initialement classé inexplicable. Ces cas intéressent bien sûr plus particulièrement la population et les journalistes, et ce quelle que soit leur ancienneté. Il est donc essentiel que nous vérifions régulièrement le caractère inexplicable de ces cas

La revisite du cas CIOTAT (LA) (13)

21.04.1982 <http://www.geipan.fr/index.php?id=202&cas=1982-04-00930> nous conduirait à conclure qu'il s'agit très probablement d'une sortie de la PAF le 21 Avril 1982 vers 21H dans le ciel de la Ciotat. Les éléments listés ci-dessous sont des plus probants

Mais nous aimerions une confirmation de votre part, sachant que le PV de gendarmerie (http://www.geipan.fr/fileadmin/geipan-doc/LA_CIOTAT_13_1982_T-M_PV_T_S_A_1982308132-280-1982-R.pdf) fait état d'absence de vol enregistré sur les lieux au moment des faits (réponse de la circulation aérienne de Salon à la gendarmerie). En cas d'inconnue ou impossibilité (compréhensible) de remonter à votre programme de ce jour, pourriez-vous SVP nous donner des éléments de vraisemblance ou non de l'hypothèse. .

Merci Beaucoup

Jean Paul AGUTTES

Responsable GEIPAN

Les éléments qui appuient cette hypothèse « Patrouille de France » sont :

- **formation en « V » : il existe au moins trois formations possibles de la Patrouille de France prenant l'aspect d'un « V » plus ou moins élaboré.**
- **nombre : présence d'au moins 6 boules. Les avions de la Patrouille de France peuvent être au nombre de 8 ou 9 maximum, mais peuvent aussi voler parfois en moins grand nombre.**
- **couleur : lumières de couleur blanche. Les feux (ou phares) d'atterrissage sont placés sur le net des Alphajet, en fonction depuis 1981. La couleur est blanche ou blanche-jaunâtre.**
- **pas de bruit perçu. Il est tout à fait possible que les avions se soient trouvés à plusieurs dizaines de kilomètres de distance, et que l'absence de bruit perçu ne soit dès lors guère étonnante. Cela est aussi fonction du vent.**
- **trajectoire : PANs immobiles. Observés se déplaçant en direction du témoin, ils sembleront effectivement immobiles sur une durée d'observation aussi faible que 15 secondes**
- **durée d'observation d'environ 15 secondes et disparition instantanée. Les avions ont changé de direction au bout de ce laps de temps. N'étant visibles que par leur phare de nez qui n'a qu'un angle réduit de visibilité, ils sont devenus dès lors invisibles à l'œil nu, par la distance importante qui les séparent du témoin.**
- **Il est attesté par ailleurs que la Patrouille de France se trouvait à La Ciotat le jour suivant celui où le témoin a fait son observation.**