

AMBRES (81) 09.09.2024

COMPTE RENDU D'ENQUETE



1 – CONTEXTE

Le 9 septembre 2024 vers 23 h, une habitante (T1) d'AMBRES (81) observe un PAN dans le ciel après être sortie sur le perron de sa maison. Elle appelle son mari (T2) qui observe la fin du phénomène et indique aussi l'avoir revu plus tard.

Le 13 septembre, T1 remplit un Questionnaire Technique (QT) qu'elle envoie par mail au GEIPAN. Dans ce QT se trouvent un croquis, un plan de situation et trois photographies des lieux annotées de la trajectoire du PAN. Un avis de réception est envoyé par le GEIPAN à T1 le 4 octobre.

Une restitution de traces radar aéronautiques est demandée par le GEIPAN au CAPCODA (Centre Air de Planification et de Conduite des Opérations et de Défense Aérienne) le 31 octobre 2024, elle est obtenue le 6 novembre 2024.

T2, qui a observé la fin des évolutions du PAN, n'a pas souhaité compléter de QT et aucun autre témoin ne s'est manifesté auprès du GEIPAN.

2- DESCRIPTION DU CAS

Partie narration libre, extraite du QT du témoin [note de l'enquêteur : afin de conserver l'intégralité de la structure du récit et la manière dont le témoin l'exprime, sa narration est retranscrite telle quelle, sans aucune modification ni correction] :

« Lundi 10 septembre 2024, 23h environ. Je sors sur le perron de ma maison fumer une cigarette, et m'assoie sur les marches. Nous habitons une maison entourée de champs, située dans une zone sans éclairage urbain, en pleine campagne, les premiers voisins sont à 300 mètres.

Quelques secondes après avoir allumée ma cigarette, un point en faisceau de lumière blanche m'interpelle sur ma droite, au nord est, un peu en hauteur mais justement assez bas dans le ciel, à un ou deux kilomètre environ de moi; la lumière apparaît comme si l'on avait ouvert quelque chose, comme un phare de côte en tournant émet son faisceau. La forte lueur prend alors une forme ovale écrasée, moyennement grosse, et se dirige de façon linéaire vers moi. Elle semble provenir d'un appareil qui vole en trajectoire rectiligne, tel un avion.

Je me lève, car je me sens « appelée » par cette intrusion lumineuse blanche, qui n'a pour le moment pas de son. Lumière blanche, comme je n'en ai jamais vue dans le ciel, très dense et lumineuse. Elle s'approche et je distingue alors de part de d'autres de cette forte lueur aux faisceaux diaphanes, un point lumineux rouge, un point lumineux bleu, puis en arrière un peu plus loin, comme sur l'aile d'un appareil, un point lumineux blanc.

Se rapprochant, il passe au dessus de moi et de ma maison à très basse altitude toujours (moins d'un kilomètre, plutôt 700/800 mètres environs), et c'est là que je découvre alors que la lueur blanche aperçue est en fait un parfait rectangle de lumière blanche épaisse jaillissante, à l'intérieur duquel

clignotent plusieurs petits points lumineux colorés (rose, vert, orange, violet..). Il passe au dessus de ma maison, je ne le vois donc plus, je cours en face de chez moi dans le champs surplombant, pour pouvoir continuer de l'observer. L'appareil continue sa trajectoire vers le sud ouest, à un rythme de croisière, avec un son doux, tel un souffle ronronnant, ou un moteur à vibration très douce, jusqu'à disparaître avant d'avoir atteint tout obstacle qui m'empêcherait de le voir encore. Il « s'éteint » à environ 3 ou 4 kilomètres de chez nous. »

Le témoin indique initialement dans le QT comme date d'observation « *lundi 10 septembre 2024* ». Or, le 10 septembre 2024 était un mardi. Afin d'éviter toute confusion de date, T1 a été interrogé par téléphone et a pu confirmer que l'observation a bien eu lieu le lundi 9 septembre, et non le 10.

Un croquis de reconstitution a été fait par T1 (Figure 1) :

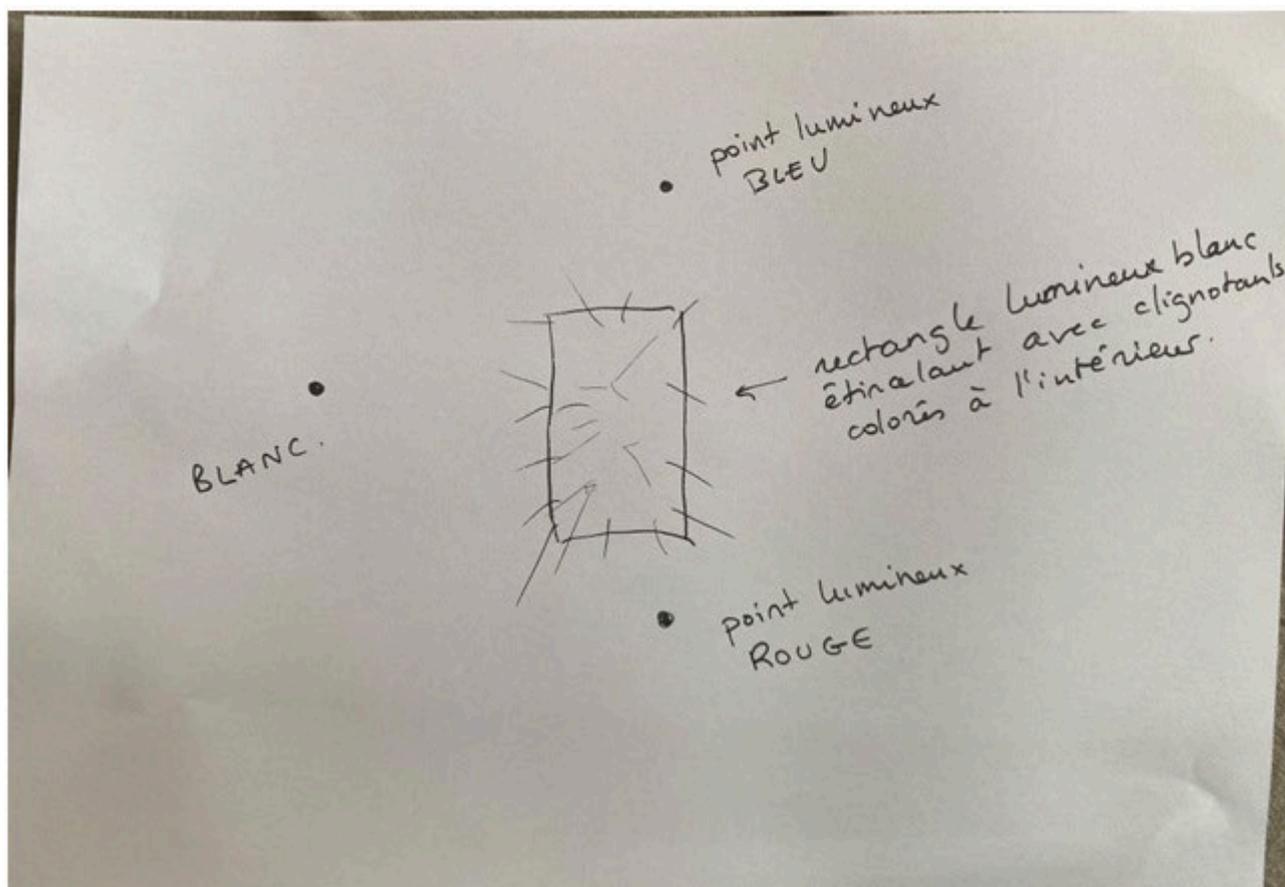


Figure 1 : croquis du PAN (image : T1)

De même que pour l'erreur de datation, les indications de T1 dans le QT laissent à penser que l'observation a duré 15 minutes environ (de 23h à 23h15). Toutefois, en page 9 du QT, il est indiqué que « *ça a duré 30 à 40 secondes* ».

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Situation géographique :

L'observation a été faite depuis le domicile des témoins, situé à Ambres (81). D'après les indications de T1, le PAN s'est déplacé de l'est-nord-est vers le sud-ouest, en passant à la verticale du lieu d'observation (Figures 2 et 3).

Deux des trois photographies ainsi que le plan de reconstitution, fournis par T1, ne seront pas reproduits ici par souci de confidentialité.



Figure 2 : reconstitution du lieu d'observation (image : Géoportail)



Figure 3 : reconstitution du lieu d'observation (image : T1)

Situation astronomique : une reconstitution sur Stellarium pour Toulouse (31), ville située à 32 km à l'ouest-sud-ouest du lieu d'observation, le 9 septembre 2024 à 23h00 montre l'absence de la Lune.

Une seule planète est visible à l'œil nu, à savoir Saturne (magnitude 0,58) à 26° de hauteur au sud-est.

L'autre astre principal est l'étoile Véga à 70° de hauteur au sud-ouest (Figure 4).



Figure 4 : situation astronomique (image : Stellarium)

Situation météo : la station météorologique la plus proche ayant conservé des archives complètes à la date de l'observation est celle de Toulouse – Cité de l'Espace (31), distante de 29 km au sud-ouest du lieu d'observation.

Les données indiquent l'absence de pluie, une température d'environ 18°C et un vent très faible de 5 km/h soufflant du sud à 23h00 et de l'est-sud-est à 23h30 (Figure 5).



Figure 5 : situation météo (image : Infoclimat)

Les images satellites montrent que le ciel était dégagé (Figure 6).

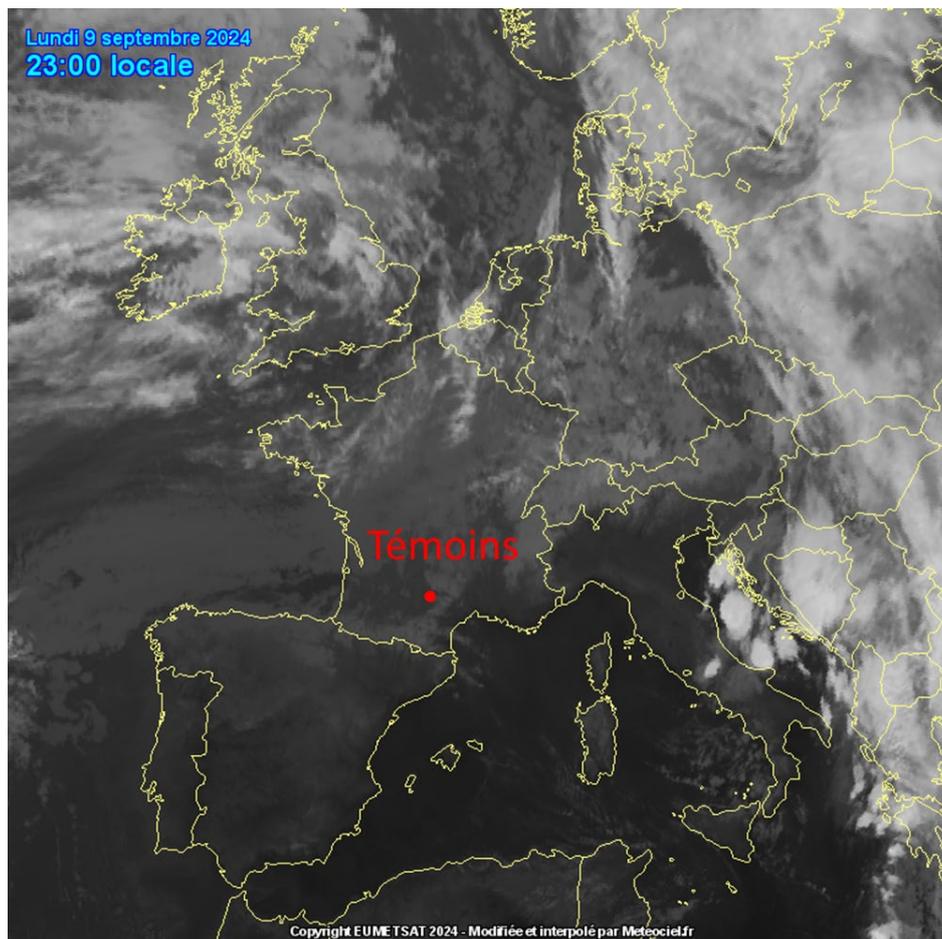


Figure 6 : situation météo (image : MétéoCiel)

T1 indique que le ciel était dégagé, ce qui est cohérent avec les données météorologiques.

Situation aérienne : T1 ne mentionne pas avoir vu d'avion durant l'observation.

Le 31 octobre 2024, le GEIPAN a effectué une demande de restitution du trafic aérien auprès du CAPCODA pour le créneau horaire de 20h55 UTC à 21h15 UTC ce 9 septembre 2024.

La réponse, obtenue le 6 novembre, ne montre aucun aéronef pouvant correspondre au PAN. En effet, les avions ayant une trajectoire pouvant correspondre à celle du PAN passent trop loin au nord (Figures 7 et 8).

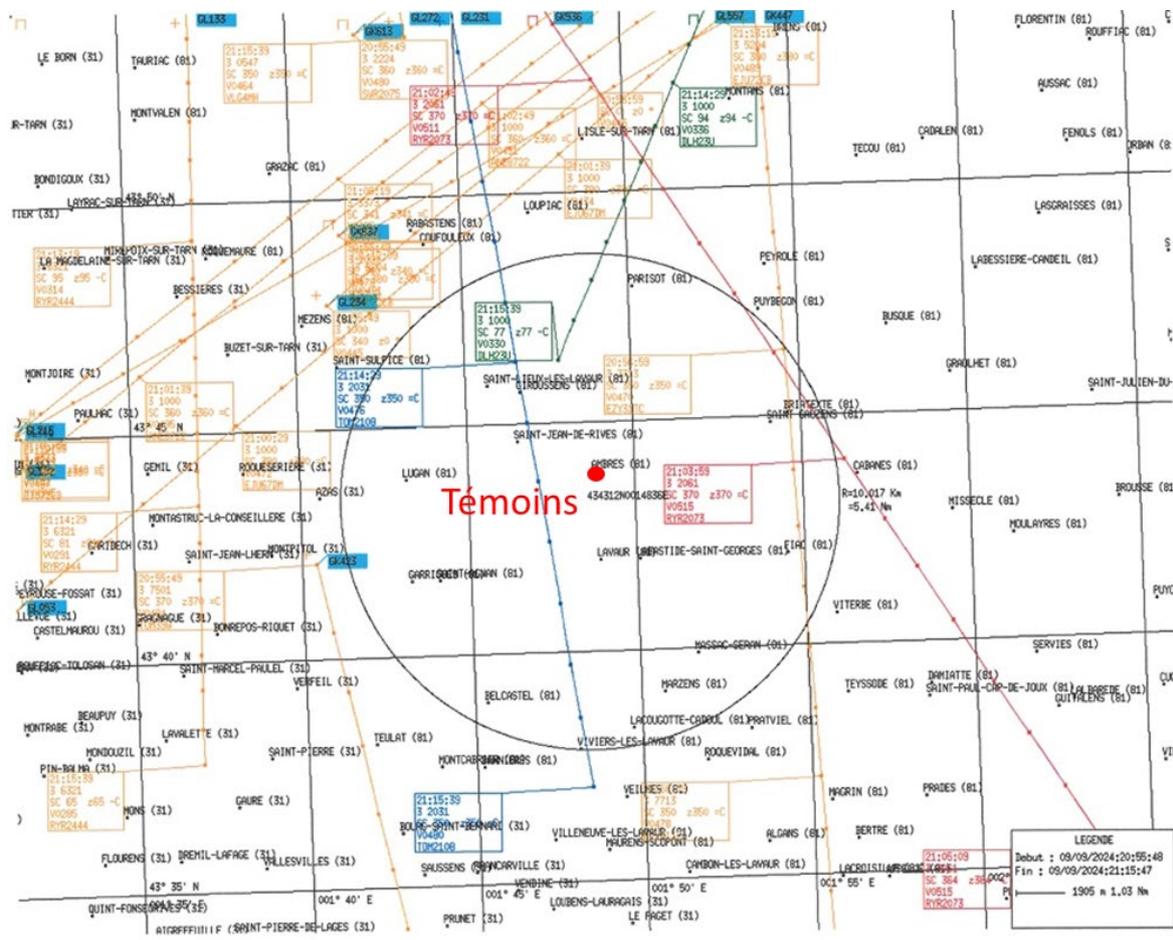


Figure 7 : situation aérienne (image : CAPCODA)

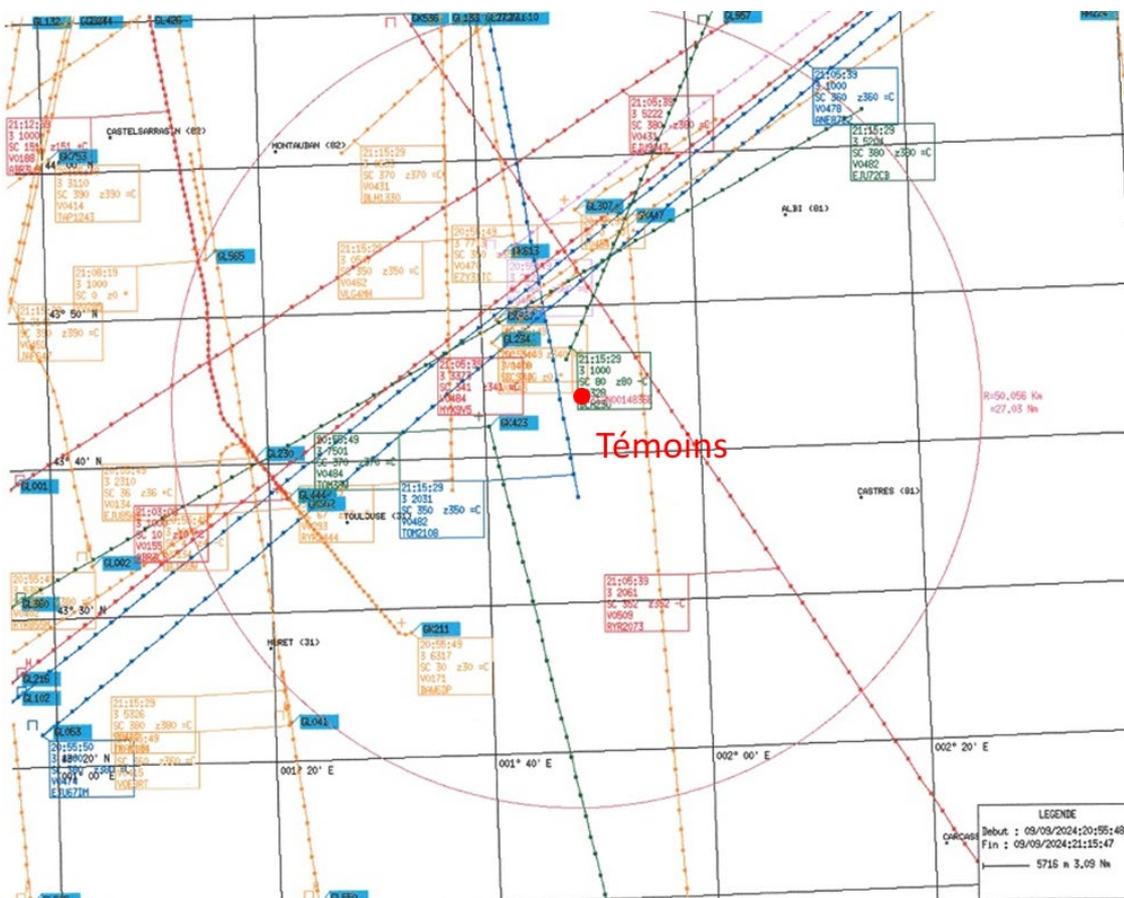


Figure 8 : situation aéronautique (image : CAPCODA)

Nous avons également consulté le site ADSB Exchange en élargissant la fourchette temporelle par rapport à celle du CAPCODA.

Nous trouvons deux avions en approche de l'aéroport de Toulouse dont la trajectoire pourrait correspondre à celle du PAN (Figures 9 à 11) :

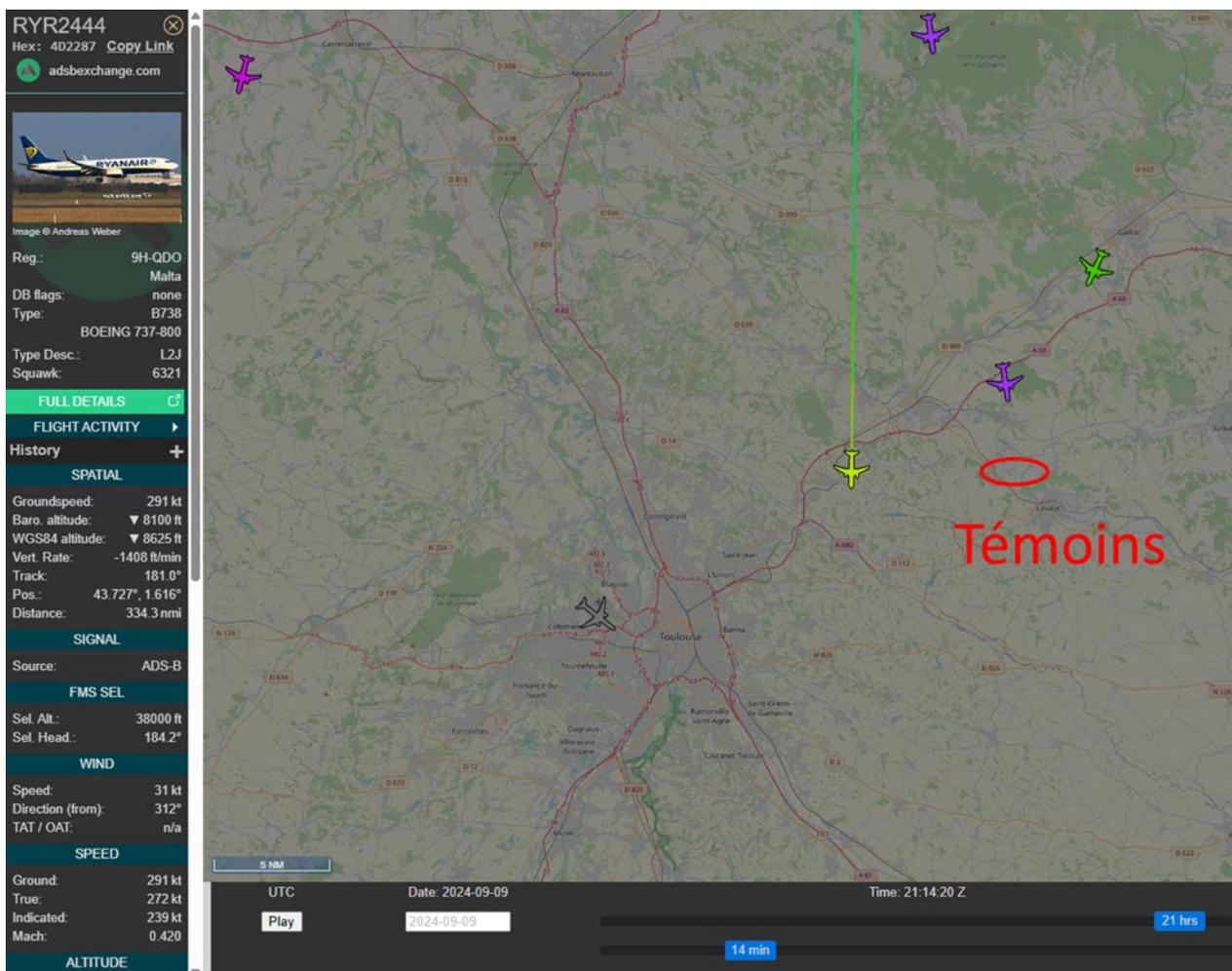


Figure 9 : Situation aéronautique vol RYR2444 (image : ADSB Exchange)

Le premier vol (RYR2444) est opéré par Ryanair et suit un plan de vol pour atterrir sur Toulouse ; il passe à environ 7 miles nautiques (environ 6 km) à l'ouest de T1 à 21h14 UTC.

Le second vol (DLH23U), opéré par Lufthansa est également en passe d'atterrir sur Toulouse, passant quasiment à la verticale de T1 à 21h16 UTC. Au moment de ce survol, il évolue à une altitude de descente justifiant la sortie des trains d'atterrissage et l'allumage des feux prévus à cet effet, soit à 6825 pieds (environ 2000 m).

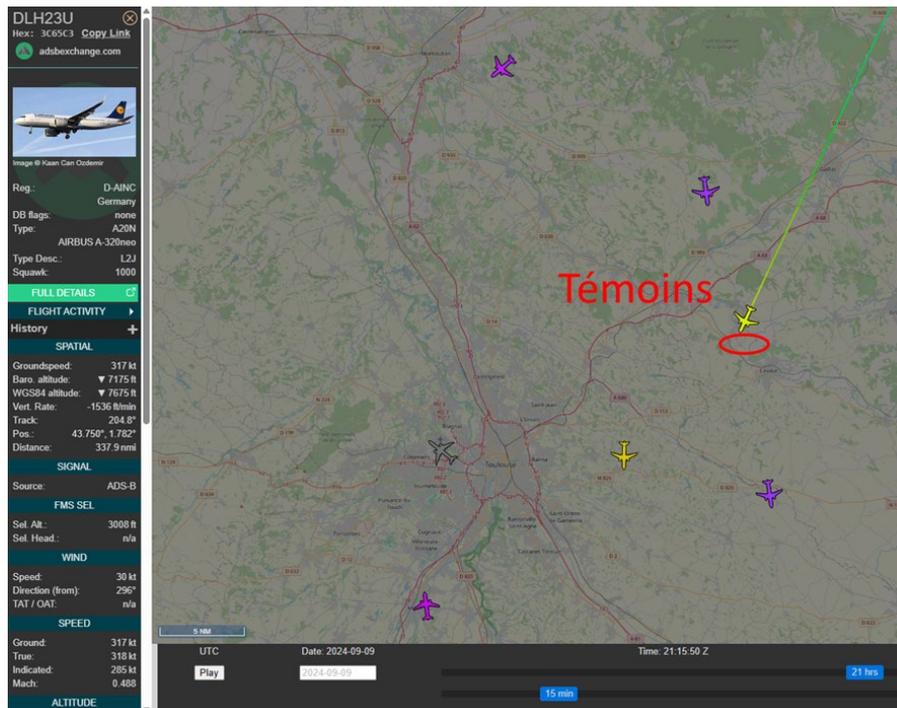


Figure 10 : situation aéronautique -Vol DLH23U (image : ADSB Exchange)

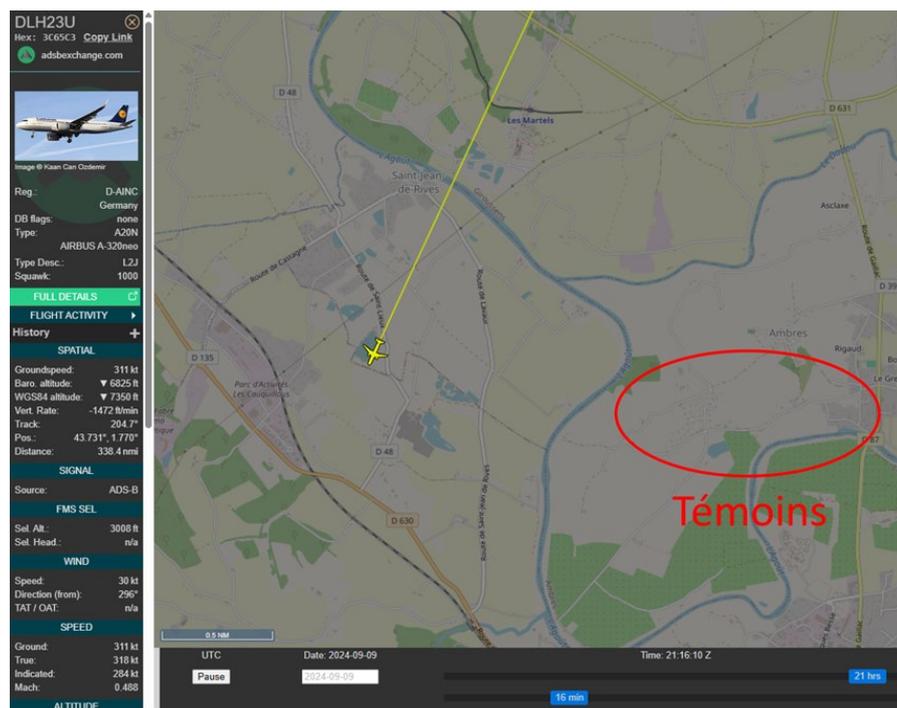


Figure 11 : situation aéronautique -Vol DLH23U (image : ADSB Exchange)

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIGNAGE UNIQUE

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)*
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	Ambres (81)
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	« J'avais rangé ma cuisine et dîné avec mon mari. »
B2	Adresse précise du lieu d'observation	Domicile du témoin
B3	Description du lieu d'observation	« Rase campagne, pas d'éclairage urbain avant 1 kilomètre au moins, champs. »
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	10/09/2024
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	« 23h environ »
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	« 23h15 environ »
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	« Mon mari est venu lorsque je l'ai appelé et n'a aperçu que la fin du récit, l'éloignement de l'appareil à environ 1,5/2 kilomètres de chez nous. Cependant, il est ressorti tout seul vers minuit et aurait aperçu le même phénomène lumineux sur la même trajectoire mais sous la forme d'un triangle. Très terre à terre, et ne souhaitant pas aller plus loin, il ne témoignera pas. »
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	Mon mari, T2.
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 ?	« L'objet a disparu. »
B12	Phénomène observé directement ?	Oui
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	Non

B14	Conditions météorologiques	« Ciel dégagé »
B15	Conditions astronomiques	Non
B16	Equipements allumés ou actifs	« Lumière dans la maison. »
B17	Sources de bruits externes connues	« Son d'un doux moteur, un peu comme un souffle. »
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	1
C2	Forme	« Rectangulaire entouré de trois points lumineux. »
C3	Couleur	« Multicolore et très lumineux »
C4	Luminosité	« Luminosité intense, matérielle presque, blanche et étincelante. »
C5	Trainée ou halo ?	Non
C6	Taille apparente (maximale)	« Il semblerait que le rectangle de lumière seul puisse faire environ 100 m ² (soit 15m x 6m). Si les trois points lumineux autour indiquent les extrémités de l'appareil dans son ensemble je dirais qu'il faisait environ 25 m x 30 m environ. J'avais l'impression que l'appareil pouvait ressembler à une raie manta, un losange. »
C7	Bruit provenant du phénomène ?	« Son soufflé d'un moteur doux. »
C8	Distance estimée (si possible)	« Environ 700/800 mètres »
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« 65°-70° »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	« 20°-25° »
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	« Sud-Ouest »
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	« 45° »
C13	Trajectoire du phénomène	« Ligne droite, à vitesse ni trop rapide, ni trop lente, comme très automatisée. »
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	« Je ne sais pas, ça a duré 30 à 40 secondes »
C15	Effet(s) sur l'environnement	« Je me suis sentie appelée par la lumière initiale et me suis donc levée. Mal dormie ensuite, comme une gueule de bois »

D1	Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ?	OUI
E1	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	« Un spectacle éblouissant. L'impression qu'il y avait du monde à l'intérieur de l'appareil. L'impression « qu'ils » faisaient une balade de repérage. Les couleurs clignotant à l'intérieur du rectangle lumineux m'ont épatée. »
E2	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	« J'en ai parlé avec mon mari qui m'a tout de suite dit que « ce n'était pas des aliens ». J'ai contacté le MUFON le lendemain matin. J'en ai parlé à une voisine. J'ai demandé à mes parents s'ils savaient ce que c'étaient vu qu'ils travaillaient tout deux dans l'aéronautique. Les gens ont l'air ouverts. »
E3	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	« Je peux reconnaître les trois points lumineux (les deux latéraux et l'arrière) comme confirmant les extrémités d'un appareil type avion, même si la vivacité des deux points de couleurs et du point blanc arrière peuvent m'en faire douter; mais par contre la piscine de lumière avec des clignotants rose, violet, vert orange à l'intérieur m'échappe totalement. Je ne peux renoncer à vouloir comprendre, mais je ne veux pas me faire absorber par cette recherche. Mon mari lui, qui a vu la même chose en triangle peu après, a de suite renoncé à comprendre. »
E4	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	« Un intérêt certain compte de tenu de ma croyance dans la réalité du phénomène, mais peu très développé. Plus de l'ordre du gadget. Nous avons cependant regardé une série documentaire sur les OVNIS deux jours avant avec mon mari. Je suis beaucoup plus tournée vers ...(anonymisation).

		Mais je n'ai jamais remis en question les témoignages que j'ai pu consulter sur internet, j'ai de l'empathie pour les personnes témoins de ce genre de phénomène. »
E5	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	« Non, mais j'ai trouvé ça fou d'en voir un juste après avoir visionné cette série documentaire. J'ai juste du mal à croire que j'en ai vu un. Mon cerveau essaie de rationaliser, mais c'est impossible. Je voudrais que l'on me dise que c'est un truc de l'armée etc..... »
E6	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	« Peut-être, peut-être pas. »
E7	L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin?	« Ça ouvre une brèche en soi. L'inexpliqué, l'inexpliquable, à vivre au quotidien. Ça ouvre quelque chose. Une dimension nouvelle qui modifie peut-être légèrement notre rapport sensoriel au quotidien. On se sent un peu étrange. Parce qu'on accorde du crédit à nos yeux. Mon mari lui ne se sent pas plus étrange que ça je crois. »

4- HYPOTHESE ENVISAGEE

Une hypothèse est privilégiée, celle de l'observation d'un avion de ligne en phase d'atterrissage sur l'aéroport de Toulouse.

4.1. ANALYSE DE L'HYPOTHESE

La description du PAN évoque fortement ce type d'observation, notamment la présence de lumières réglementaires aéronautiques correctement placées, soit, du point de vue de T1, rouge à droite, bleu (parfois confondu par certains témoins avec le vert) à gauche et blanc à l'arrière, « *comme sur l'aileron d'un appareil* » précise même T1.

La première lumière observée est par ailleurs tout à fait compatible avec un ou des phare(s) d'atterrissage d'un avion, T1 évoquant à son sujet un « *faisceau* » et un « *phare* ». T1 semble même décrire l'ouverture du train d'atterrissage avant et l'allumage concomitant des phares qui s'y trouvent : « *la lumière apparaît comme si l'on avait ouvert quelque chose* ».

Plusieurs autres éléments du témoignage de T1 sont parfaitement cohérents avec les caractéristiques d'un avion : « *elle semble provenir d'un appareil qui vole en trajectoire rectiligne, tel un avion* », « *l'appareil continue sa trajectoire vers le sud ouest, à un rythme de croisière* », « *je peux reconnaître les trois points lumineux (les deux latéraux et l'arrière) comme confirmant les extrémités d'un appareil type avion* ».

De plus, la durée d'observation de 30 à 40 secondes est cohérente avec l'observation d'un avion traversant le ciel du témoin à une vitesse et une altitude habituelles pour une phase d'atterrissage.

Le bruit perçu par T1, un « *son soufflé d'un moteur doux* » pourrait être compatible avec celui d'un avion évoluant aux altitudes mentionnées.

Les cartes aéronautiques du site ADSB Exchange confirment la présence de deux avions passant, l'un à quelques kilomètres à l'ouest de T1 et l'autre quasiment à sa verticale, selon une trajectoire cohérente avec celle qu'elle indique ; il est cependant plus probable que ce soit le second avion que T1 a observé car ayant une trajectoire se conformant mieux à celle décrite par T1, soit du nord-est au sud-ouest.

Bien que l'horaire de passage soit plus tardif que celui indiqué par T1, il n'est pas certain de cet horaire (« *23h environ* »), et donne par ailleurs comme indication d'heure de fin d'observation 23h15, ce qui est très proche de l'horaire de passage de cet avion.

Enfin, l'étrangeté principale pour T1 est l'observation de ce qu'il décrit comme une « *piscine de lumière avec des clignotants rose, violet, vert orange à l'intérieur* », observée alors que le PAN se trouve à sa verticale et en lieu et place du « *phare* » initial.

Il est probable que cette description concerne l'observation de la structure porteuse des phares d'atterrissage, sur le train avant, voire d'une partie de la carlingue, totalement noyée dans la puissante lumière des phares. Par ailleurs, l'avion incriminé évoluait à une altitude d'environ 2000 m au moment de son passage à la verticale de T1, ce qui rend difficile pour elle la perception du détail des éléments constitutifs de l'appareil. Les lumières clignotantes de diverses couleurs situées dans cet élément sont difficiles à expliquer, mais il pourrait s'agir d'effet lumineux et colorés de diverses petites particules en suspension éclairées par les phares de l'avion.

4.2. SYNTHÈSE DE L'HYPOTHÈSE

HYPOTHÈSE(S)	EVALUATION*
1. Avion en approche de Toulouse	0.775

*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. Avion en approche de Toulouse - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 52011			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	Non visible en raison de l'obscurité, mais forme rectangulaire lumineuse pouvant être le système d'atterrissage ou la carlingue partiellement éclairée par les phares d'atterrissage	Incertitude sur la nature exacte du rectangle blanc lumineux	0.60

	Distance d'observation rendant difficile la perception des détails		
Couleur(s)	Rouge et blanche, réglementaires pour l'aéronautique Le bleu décrit par T1 peut en réalité être du vert, les deux couleurs pouvant être confondues	T1 parle aussi d'une couleur bleue	0.70
Forme Traject.	Rectiligne régulière, cohérente		0.90
Azimut (préciser: début/fin)	Présence avérée d'un vol en approche de Toulouse selon une trajectoire conforme à celle indiquée par T1 : le vol Lufthansa DLH23U		0.80
Date/Heure	Horaire de survol de T1 cohérent avec le passage de l'avion au plus proche	Le survol de T1 se fait à 23h16 soit 1 minute après l'heure de fin d'observation indiquée dans le QT mais cette dernière est incertaine	0.50
Vitesse app.	Passage à une vitesse apparente cohérente avec celle d'un avion en approche, évoluant à une altitude d'environ 2400 m au plus proche de T1	Pas de données consolidées	0.70
Bruit	T1 évoque un bruit de moteur doux, comme un souffle, cohérent pour un avion évoluant à environ 2000 m d'altitude au plus proche		0.60

4.3. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE DU / DES TÉMOIGNAGE (S)

La consistance* du cas est faible : bien qu'il y ait 2 témoins, seul T1 a souhaité témoigner et aucune photo du PAN n'a été prise. L'unique témoignage comporte une erreur de datation et une imprécision au niveau de l'heure et de la durée de l'observation.

* voir Glossaire

5- CONCLUSION

Le témoin (T1) se trouve sur le perron de sa maison située à Ambres (81) le 09 septembre 2024 lorsqu'il remarque la présence dans le ciel vers 23h d'un « point en faisceau de lumière blanche » vers le nord-est, se dirigeant dans sa direction. Le comportement de cette lumière évoque celui d'un avion, avec une trajectoire rectiligne.

Au fur et à mesure que ce PAN s'approche du témoin, il remarque que de part et d'autre de cette puissante lumière blanche se trouvent une lumière rouge et une lumière bleue, mais également une lumière blanche à l'arrière « comme sur l'aile d'un appareil ».

Le PAN passe au-dessus de T1 et il observe un rectangle de lumière blanche à l'intérieur duquel clignotent des lumières de diverses couleurs. Le témoin se déplace pour poursuivre l'observation et entend le bruit d'un moteur « à vibration très douce », le PAN continuant à avancer à un rythme de croisière avant d'être perdu de vue.

Son mari (T2), est sorti pour observer le PAN alors qu'il était déjà loin.

La consistance du cas est faible : bien qu'il y ait 2 témoins, seul T1 a souhaité témoigner et aucune photo du PAN n'a été prise. L'unique témoignage comporte une erreur de datation et une imprécision au niveau de l'heure et de la durée de l'observation.

L'enquête conclut que les témoins ont observé un aéronef de type avion de ligne en phase d'approche vers l'aéroport de Toulouse, sur la base des éléments suivants :

- Lumières de couleurs aéronautiques réglementaires : rouge, blanc et vert (T1 évoque du bleu, mais cette couleur est parfois confondue avec le vert), situées aux emplacements habituels pour les avions.
- La puissante lumière blanche initiale en faisceau correspond vraisemblablement aux phares d'atterrissage.
- La durée d'observation de 30 à 40 secondes est cohérente avec l'observation d'un avion traversant le ciel du témoin à une vitesse et une altitude habituelles pour une phase d'atterrissage.
- La consultation des données de navigation aérienne confirme la présence d'un aéronef correspondant au vol Lufthansa DLH23U, en phase d'approche vers l'aéroport de Toulouse. Sa trajectoire est parfaitement compatible avec celle décrite pour le PAN. L'appareil survole le secteur du témoin T1 à 23h16, soit une minute après l'heure de fin d'observation mentionnée dans le questionnaire de témoignage, cette dernière étant par ailleurs indiquée de manière approximative.
- Le bruit perçu par T1, un « *son soufflé d'un moteur doux* », est compatible avec celui d'un avion évoluant à environ 2000 m d'altitude
- Le témoignage de T1 comporte de nombreuses références explicites à un aéronef, suggérant que l'observation ne présente un caractère inhabituel qu'à un moment précis, lorsque le PAN survole sa position à très basse altitude. À cet instant, T1 décrit une zone lumineuse intense — comparée à une 'piscine de lumière' — contenant des clignotements de teintes rose, violette, verte et orange, située à la verticale du témoin, à l'emplacement du faisceau initialement perçu comme un 'phare'.

Il est probable que cette description corresponde à l'observation de la structure supportant les phares d'atterrissage, possiblement située sur le train avant, voire à une portion de la carlingue partiellement masquée par l'intensité de l'éclairage. L'aéronef identifié évoluait à une altitude d'environ 2 000 mètres lors de son passage à la verticale de T1, ce qui limite considérablement la capacité d'identification visuelle fine des éléments structuraux.

La présence perçue de lumières clignotantes de différentes couleurs dans cette zone demeure difficile à interpréter de manière certaine. Toutefois, une hypothèse plausible est celle d'un effet optique lié à l'éclairage puissant des phares, produisant des réflexions colorées sur des particules en suspension dans l'atmosphère

Le GEIPAN classe le cas en « A », observation d'un avion de ligne.

*Glossaire :

CAPCODA	Centre Air de planification et de conduite des opérations et de défense aérienne (Armée de l'Air et de l'Espace).
CONSISTANCE	Selon les critères du GEIPAN, la consistance est la quantité d'informations considérées comme fiables et objectivées, recueillies pour un témoignage.

6- CLASSIFICATION

Etrangeté [E]

Consistance [C] = [I]x[F]

Fiabilité [F]

Information [I]

Classé A

