



DIRECTION ADJOINTE DU CENTRE SPATIAL DE TOULOUSE GROUPE D'ETUDES ET D'INFORMATION SUR LES PHENOMENES AEROSPATAUX NON IDENTIFIES

> Toulouse, le 3 décembre 2012 DCT/DA/GEIPAN

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

[A4] DE REICHSTETT (67) VERS STRASBOURG (67) 16.01.2010

1 - CONTEXTE

Le GEIPAN est contacté par le témoin par email le 15 juin 2010, au sujet d'une observation d'une lumière le soir du samedi 16 janvier 2010, soit presque 6 mois après les faits.

Il joint le Questionnaire Terrestre (QT) complété.

Il est le seul à avoir témoigné de cette observation, alors qu'il était accompagné d'au moins une autre personne ayant constaté les faits.

2- DESCRIPTION DU CAS

Durant un trajet sur l'autoroute A4 en direction de Strasbourg, le témoin observe pendant quelques minutes une lumière comparable à Vénus qui semble accompagner le véhicule. La lumière garde une altitude et une vitesse apparente constante de Vendenheim à Strasbourg, où le témoin la perd de vue à cause des bâtiments.

Siège: 2 place Maurice Quentin - 75039 Paris cedex 01 - Tél.: 33 (0)1 44 76 75 00 - www.cnes.fr

Direction des lanceurs: Rond Point de l'Espace - Courcouronnes - 91023 Evry cedex - Tél.: 33 (0)1 60 87 71 11

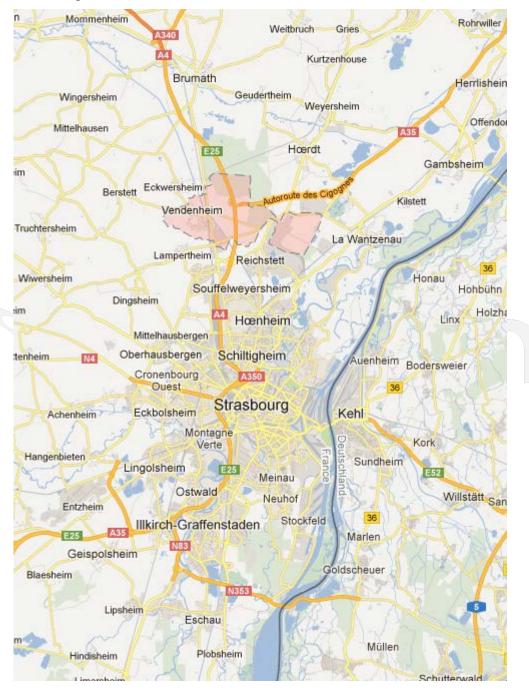
Centre spatial de Toulouse : 18 avenue Edouard Belin – 31401 Toulouse cedex 9 – Tél. : 33 (0)5 61 27 31 31

Centre spatial guyanais: BP 726 - 97387 Kourou cedex - Tél.: 594 (0)5 94 33 51 11

3- ANALYSE

3.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE

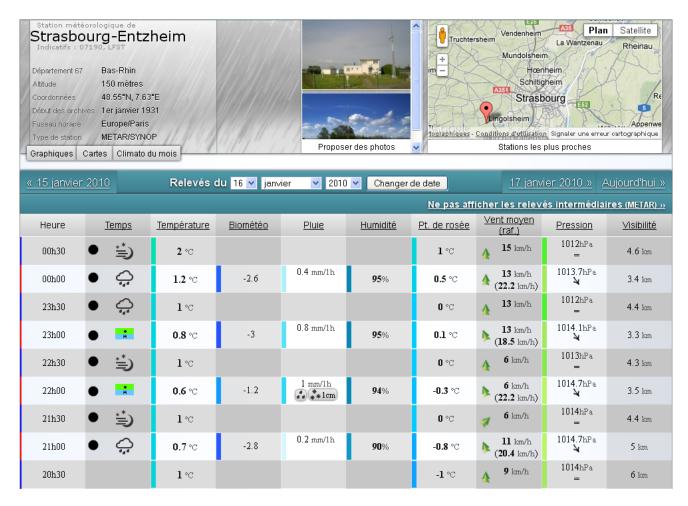
Le témoin observe le phénomène depuis une voiture, en tant que passager, sur l'autoroute A4 en direction de Strasbourg à hauteur de Reichstett :



Source : Google Maps

3.2 SITUATION METEO

La plus proche station active pour la date considérée est celle de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, située à une quinzaine de kilomètres au Sud – Sud Est du lieu d'observation.



Source: infoclimat.fr

Un vent du Sud bien établi souffle sur la région strasbourgeoise ce samedi 16 janvier, et le temps est à la pluie.

Les images satellites confirment un ciel couvert ce soir là.

3.3 SITUATION ASTRONOMIQUE

Le témoin ne mentionne aucun repère astronomique, et confond dans son discours Jupiter avec l'étoile du berger (Vénus).

Aucune planète n'est visible dans la direction d'observation (Ouest, cf. QT p.16) :



Source: Stellarium

3.4 SITUATION AERO ET ASTRONAUTIQUE

Le témoin mentionne le passage d'un avion à basse altitude (QT p.4). Le vent soufflant du Sud, les avions en approche de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim sont contraints d'atterrir sur la piste 23, la carte d'approche aux instruments disponible sur <u>le site du SIA</u> (voir page suivante) nous donne plus de précisions : tous les vols à destination de cet aéroport doivent d'abord converger vers le point STA17 puis STA12 (encadré en rouge par nos soins) avant de s'aligner sur la piste.

L'avion aperçu par le témoin devait être dans cette dernière phase de vol, mais il est fort possible que les feux d'approche d'un appareil en route vers STA17 aient pu être vus par le témoin alors qu'il était encore à bonne distance (plus de $10~\rm km$), et au déplacement imperceptible pour le témoin. A cette distance, face à l'avion, on ne voit que ces feux d'approche ; les feux de position et flash anti-collision, bien moins puissants, ne sont pas visibles à l'œil nu à cette distance.

Page suivante, nous avons rajouté sur la carte d'approche la direction de l'autoroute A4 à hauteur de Reichstett en vert, la position du témoin est représentée par le cercle rouge et son champ de vision est délimité par les traits bleus.

AIP AD2 LFST IAC CDO 01
FRANCE 18 OCT 12

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

STRASBOURG ENTZHEIM

CATABCD INA RNAV GTQ/BERUG/SOREM RWY 23 VAR ATIS: STRASBOURG 126.925 ILS - DME APP: STRASBOURG Approach 120.7 (1) 119.575 (2) 133.1 (s) STZ 109.55 1°E (1) Secteur Ouest / West sector TWR: STRASBOURG Tour / Tower 119.250 RDH: 54 (10)(2) Secteur Est / East sector 310° D 44.6 STR DTG:64 THR 320° D 29.9 STR R 122 FL 210 (1) DTG:48THR FL 195 FL 140 FL 160 (2) FL 115 FL 110 STA17 STB28 343° D 18.1 STR DTG:33 THR IAS MAX 220 kt 307° D 12.8 STR DTG:28THR 034° D 18.5 STR FL 100 DTG:17THR GTQ 111.25 FL 080 FL 100 Ch 49 Y FL 080 6000 4500 HAGUENAU Sur instruction With clearance SAVERNE SAV 110.45 PHALSBOURG B. Ch 41 Y R 123 FL 195 STB40 FL 145 309° D 16 STR FL 180(1) DTG: 40 THR 9000 FL 140 7000 076 007° D 10.6 STR STA12 FL 140 (2 DTG: 26.4 THR IAS MAX 220 kt IAF FL 120 049° D 16.2 STR BERUG DTG: 126 THR 286° D 26.3 STR 3500 PROTECTION DTG:53.3THR 3314 IAS: 220 kt NEUHOF Sur instruction STS40 ZP:5,00 With clearance 291° D 11.4 STR SE 412 STRASBOURG - ENTZHEIM STR 115.6 Ch 103 X SOREM FL 180(1 265° D 22.1 STR FL 140 DTG: 52.8 THR Sur instruction Procédure exploitable en CDO après autorisation With clearance CDO based procedure usable with clearance Procédure en descente continue réalisée sous surveillance radar pour les aéronefs 3166 ne bénéficiant pas de la capacité P.RNAV ALT/HGT:ft Continuous Descent Approach : radar surveillance for ACFT without P.RNAV equipment Distances: NM 007° | 00' (1) FL 140 lorsque la R 123 est active MNM 25 NM STA FL 140 if R 123 active (2) FL 120 lorsque la R122 est active NT MNM 25 NM SAL 3400 FL 120 if R122 active 1 1 2 AT 3200 2500 5700 \odot 2800 17 NM 3300 En l'absence d'information de distance En l'absence d'information de distance Without distance information ALT MNM 25 NM: 5900 Without distance information ALT MNM 25 NM: 6600

Х

5- CONCLUSION

Ce cas d'observation est faiblement étrange et correspond très probablement à une méprise avec les feux d'approche d'un avion de ligne.

Ce cas est classé B.

