RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

cnes
CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES

Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN **COMPTE RENDU D'ENQUETE** **[D16] DE MAGESCQ (40) VERS DAX (40) 22.02.2022** **Non sensible**	Réf : selon DTN_DA_GP-2024.0012609 Date : 14/04/2025 Edition : 1, Révision : 0

[D16] DE MAGESCQ (40) VERS DAX (40) 22.02.2022

COMPTE RENDU D'ENQUETE

geipan

Paris - Les Halles
Siège
2, place Maurice Quentin
75039 Paris Cedex 01
+33 (0)1 44 76 75 00

Paris - Daumesnil
Direction du Transport Spatial
52, rue Jacques Hillairet
75612 Paris Cedex
+33 (0)1 80 97 71 11

Toulouse
Centre Spatial de Toulouse
18, avenue Édouard Belin
31401 Toulouse Cedex 9
+33 (0)5 61 27 31 31

Guyane
Centre Spatial Guyanais
BP 726
97387 Kourou Cedex
+594 (0)5 94 33 51 11

RCS Paris B 775 665 912
Siret 775 665 912 000 82
Code APE 731 Z
TVA FR 49 775 665 912
cnes.fr

1 – CONTEXTE

Le 22 février 2022 à midi, un automobiliste (T1) roule sur la départementale 16 entre Magescq (40) et Dax (40) en compagnie de sa fille (T2). Sur une grande ligne droite, ils voient arriver par la gauche, ce que T1 décrit comme une aile d'avion et une partie de sa carlingue. T1 indique d'autre part que "c'est passé à vitesse assez lente" en face d'eux.
Le PAN est apparu comme s'il était caché par les pins, est passé au-dessus de la route à leur hauteur, et a disparu à nouveau derrière eux, à droite de la route. Au début T1 a cru à un avion qui allait s'écraser tellement il était bas.

Le 25 mars 2022, T1 remplit un Questionnaire Terrestre (QT) qu'il envoie par mail au GEIPAN. Un avis de réception lui est envoyé le 4 mai.

Aucun autre témoignage ne sera recueilli.

2- DESCRIPTION DU CAS

Extrait du QT du témoin :

« *le mardi 22 Février, nous étions sur la route , avec ma fille de 16 ans , entre Magescq (dans les landes) et Dax. Sur une grande ligne droite, j'ai vu arrivé (à 500 m ou un peu plus) par la gauche, comme une aile d'avion et une partie de sa carlingue. C'est passé à vitesse assez lente en face de nous. Il est apparu comme s'il était caché par les pins , est passé au dessus de la route à hauteur de pins , et a disparu à nouveau derrière les pins à droite de nous. Au début, j'ai cru à un avion qui allait s'écraser tellement il était bas. Je n'ai rien dit sur le coup, et dès qu'on ne l'a plus vu , j'ai dit à ma fille « mais c'est un avion qui va s'écraser, regarde derrière les arbres si tu le vois encore ou si tu vois de la fumée ? Elle n'a rien vu ,il n'y avait plus rien.*

Nous avons continué à rouler, et enfin , nous avons décrit tous les 2 ce que l'on avait vu. Nous avons vu la même chose !!! On aurait dit un énorme avion qui volait penchait et que nous avions eu la sensation de voir son énorme aile et une partie de la carlingue. Cela laisse supposer, qu'il ne pouvait pas y avoir une ,autre aile car ce que nous avons vu prenait tout l 'espace .

Notre description est identique : la forme, la couleur, l'endroit du début et la fin.

Le lendemain, ma fille a rajouté que c'était vraiment bizarre car nous n'avons entendu aucun bruit et les arbres n'ont pas bougé au passage de « l'avion ». »

L'observation a été faite alors que les témoins circulaient sur la D16 entre Magescq (40) et Dax (40), dans une grande ligne droite.
D'après les indications de T1, l'observation a eu lieu sur le territoire de la commune de Magescq (40), juste avant le carrefour avec le tronçon de route de Nerthe. Le PAN est arrivé de la gauche, c'est-à-dire de l'est ou du nord-est, est passé devant les témoins puis à disparu à droite de la route, c'est-à-

dire vers le sud-ouest ou le sud. Il est à noter que T1 indique que le PAN a disparu au sud-est, ce qui l'aurait fait disparaitre face aux témoins (Figures 1 et 2)



Figure 1 : reconstitution du lieu d'observation (image : T1)

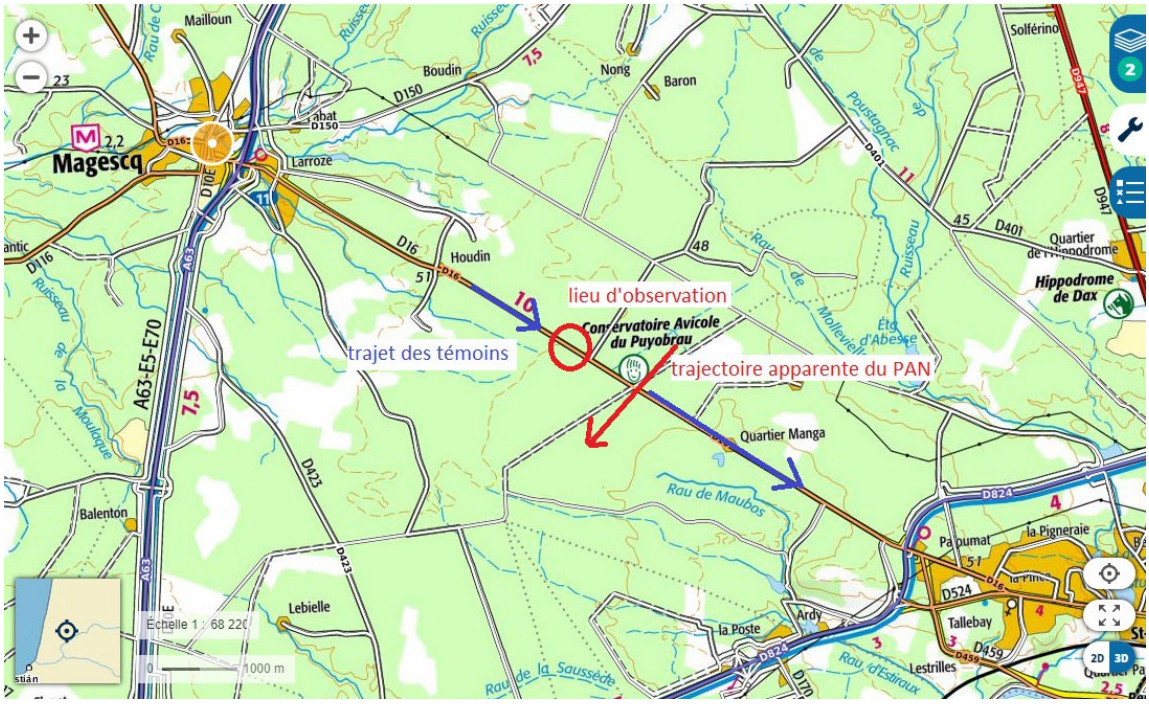


Figure 2 : reconstitution du lieu d'observation (image : Géoportail) – les flèches bleues indiquent le déplacement des témoins sur la route.

Le PAN est décrit comme un gros ovale en position verticale sur une partie rectangulaire, de couleur beige, ressemblant à une aile d'avion avec une partie de la carlingue. La taille apparente du PAN parait importante, et sa hauteur angulaire faible, puisqu'il est toujours resté à hauteur des pins faisant face aux témoins (Figure 3).



Figure 3 : croquis du PAN (image : T1)

L'observation a duré entre 5 et 10 secondes.

La fille de T1 a également observé le PAN, mais n'a pas témoigné. Cette jeune fille étant mineure au moment des faits, elle n'a pas été interrogée par le GEIPAN. Aucun autre témoin n'a été trouvé.

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Situation astronomique : une reconstitution sur Stellarium pour Dax (40), ville située à 10 km au sud-est du lieu d'observation, le 22 février 2022 à 12h00, montre que le seul astre visible est le Soleil, à 33° de hauteur au sud-sud-est (Figure 4).



Figure 4 : situation astronomique (image : Stellarium)

Situation météo : la station météorologique la plus proche ayant conservé des archives en date de l'observation est celle de Dax-Seyresse (40), distante de 10 km au sud-est du lieu d'observation.

Les données indiquent l'absence de pluie, une température de 13°C et un vent très faible de 4 km/h soufflant du nord-ouest. Le ciel était partiellement couvert (5/8 octas), avec un plafond nuageux situé à 750 mètres d'altitude (Figure 5).

18h	14.3 °C		0 mm/1h	7 km/h raf.17.6	62%	164	7.1 °C	1030.1hPa	7 km
17h	16.7 °C		0 mm/1h	4 km/h raf.12.6	53%	322	7.1 °C	1030.2hPa	12 km
16h	15.8 °C		0 mm/1h	4 km/h raf.13.7	54%	467	6.5 °C	1030.1hPa	12 km
15h	15.8 °C		0 mm/1h	4 km/h raf.15.8	51%	561	5.7 °C	1030.5hPa	12 km
14h	15.1 °C		0 mm/1h	7 km/h raf.14.4	54%	614	5.9 °C	1031.1hPa	7 km
13h	14.3 °C		0 mm/1h	7 km/h raf.19.4	57%	511	5.9 °C	1032.4hPa	7 km
12h	13.2 °C		0 mm/1h	4 km/h raf.14.4	59%	492	5.4 °C	1033.2hPa	10 km
11h	12.6 °C	5/8 octas plafond nuageux: 750m	0 mm/1h	7 km/h raf.11.9	71%	392	7.5 °C	1033.3hPa	4.9 km
10h	10.0 °C		0 mm/1h	7 km/h raf.16.6	86%	9.1 219	7.8 °C	1033.2hPa	4.6 km
09h	6.9 °C		0 mm/1h	4 km/h raf.6.5	99%	6.8 53	6.8 °C	1033.3hPa	3.6 km

Figure 5 : situation météo (image : Infoclimat)

Les données de cette station permettent d'ailleurs de mieux connaitre la composition des nuages. Il apparait qu'il y avait deux couches nuageuses, une première (4/8 octas) composée de cumulus dont la base était à 750 mètres, et une seconde (4/8 octas) composée de stratocumulus, dont la base était à 1100 mètres (Figure 6).

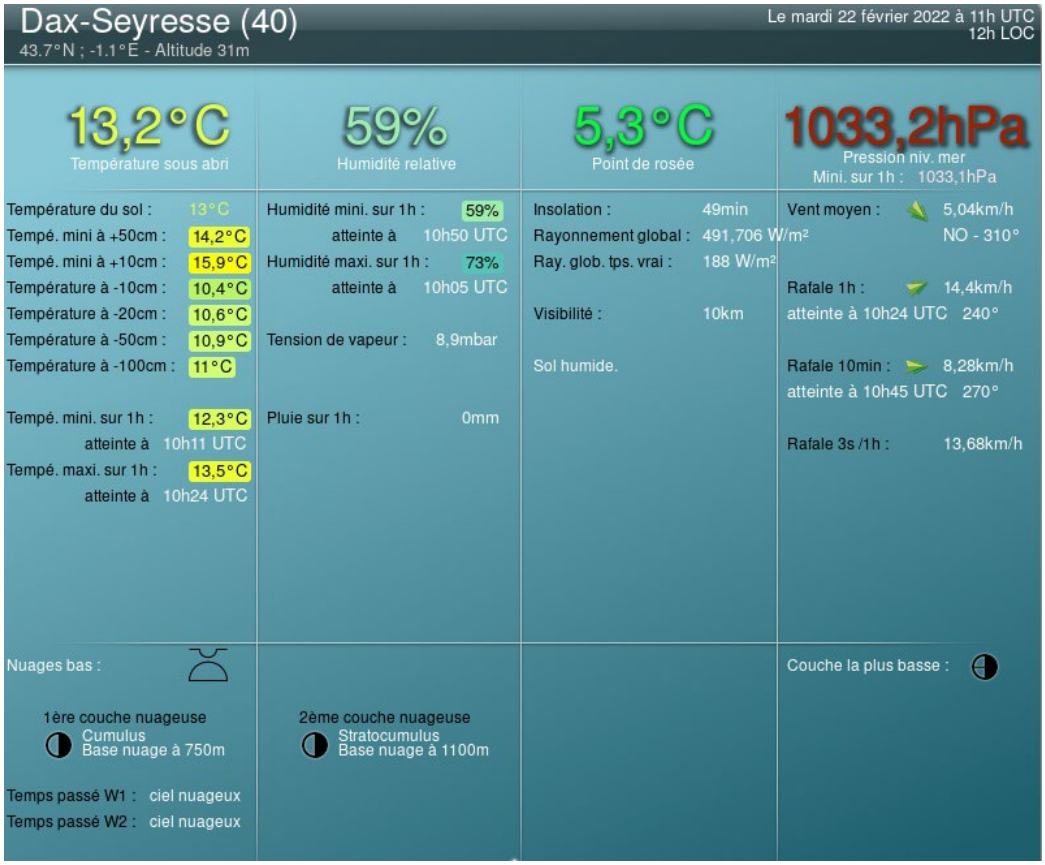


Figure 6 : situation météo (image : Infoclimat)

Les images satellites confirment que le ciel était mitigé (Figure 7).

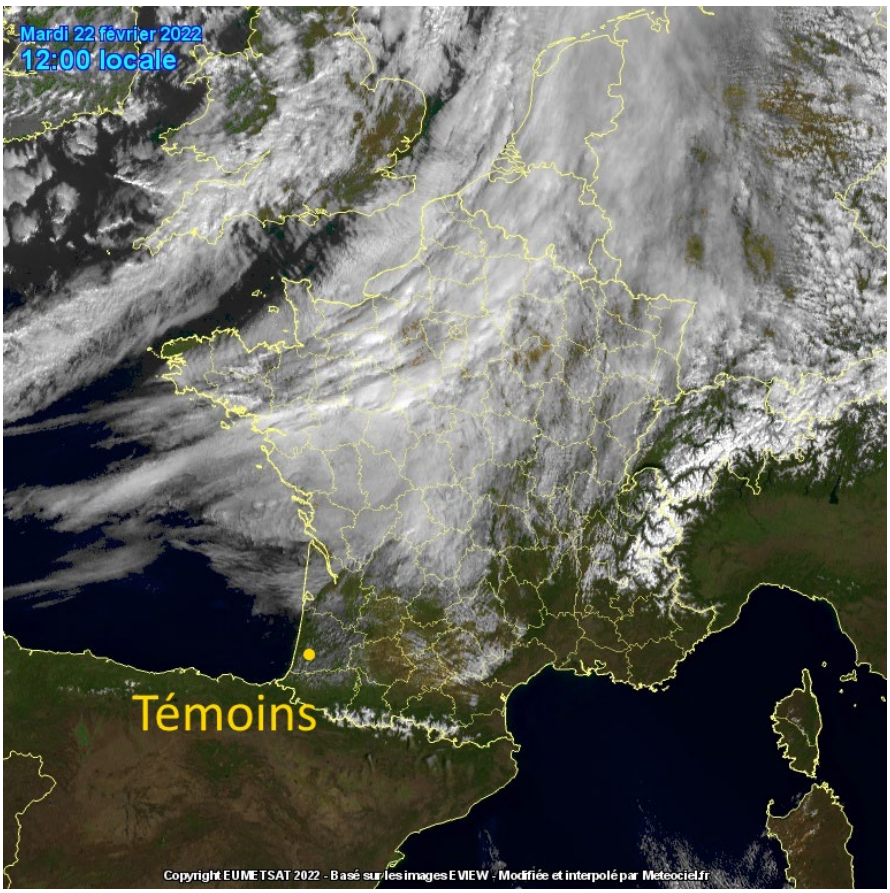


Figure 7 : situation météo (image : Meteociel)

T1 indique que le ciel était dégagé, ce qui est assez cohérent avec les données météorologiques (pas de pluie, éclaircies). Toutefois, on peut noter que les nuages sont plus présents au sud-est du lieu d'observation. On peut donc raisonnablement estimer que le PAN se situait sous la couche nuageuse, donc avec une altitude inférieure à 750 mètres.

Situation aéronautique : T1 ne mentionne pas avoir vu un avion durant l'observation, mais a toutefois d'abord pensé à un avion qui allait s'écraser.

Le 9 mai 2022, le GEIPAN a fait une demande auprès du CAPCODA (Centre Air de planification et de conduite des opérations de défense aérienne de l'armée de l'Air et de l'Espace) pour avoir une reconstitution radar des passages d'aéronefs durant l'observation.
La réponse a été obtenue le 13 mai, avec 3 cartes fournies. Les deux premières montrent un fort trafic aérien dans le secteur au moment de l'observation, et sont donc assez illisibles. La troisième a été produite en conséquence. Les données montrent que deux avions sont passés à proximité du lieu d'observation, avec une trajectoire cohérente avec celle du PAN, le premier, nommé GJ231, peu après 10h58 Z (11h58 heure légale), et le second, nommé LION776, peu après 11h11 Z (Figures 8, 9 et 10).

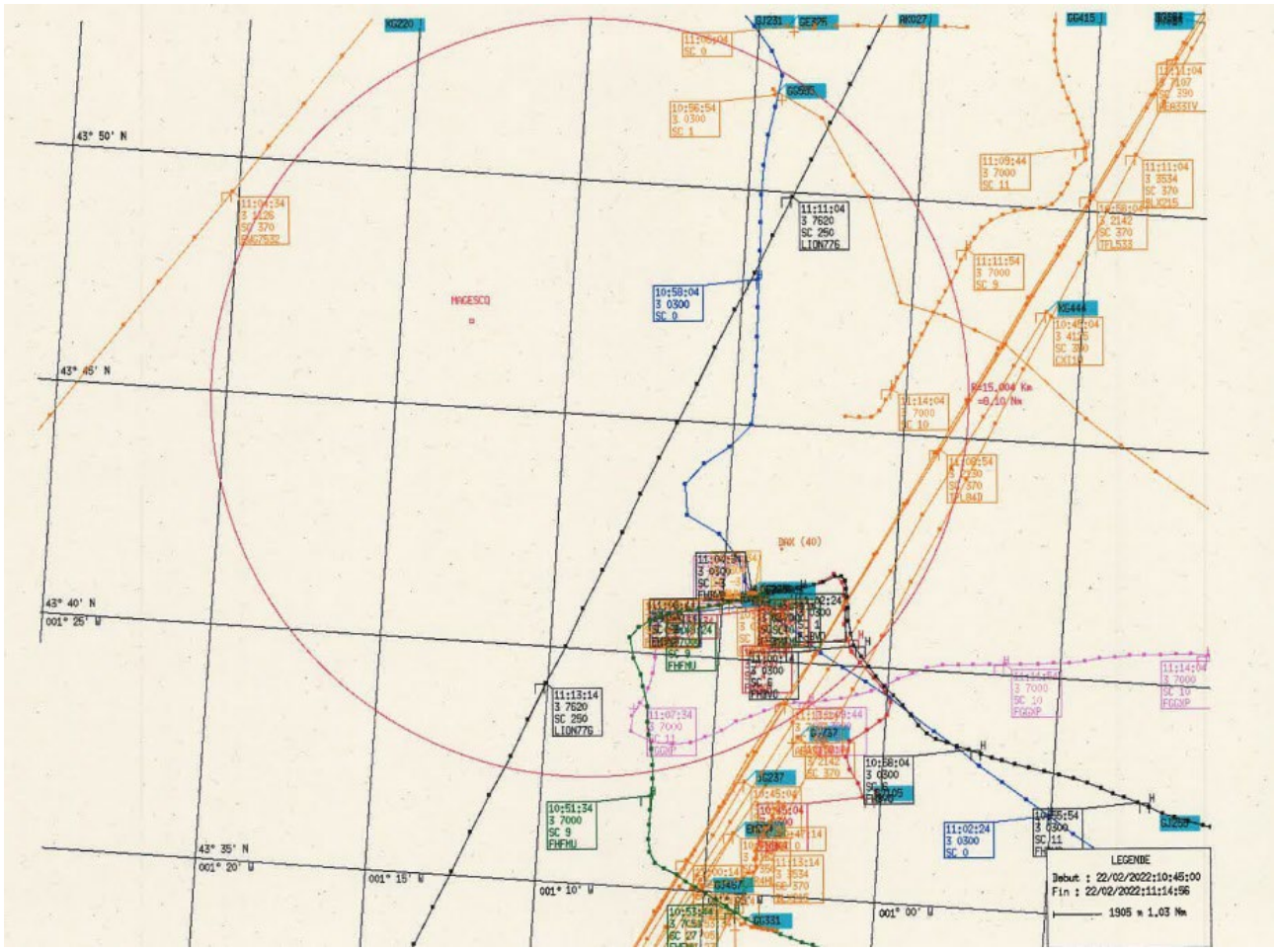


Figure 8 : restitution CAPCODA (image : CAPCODA)

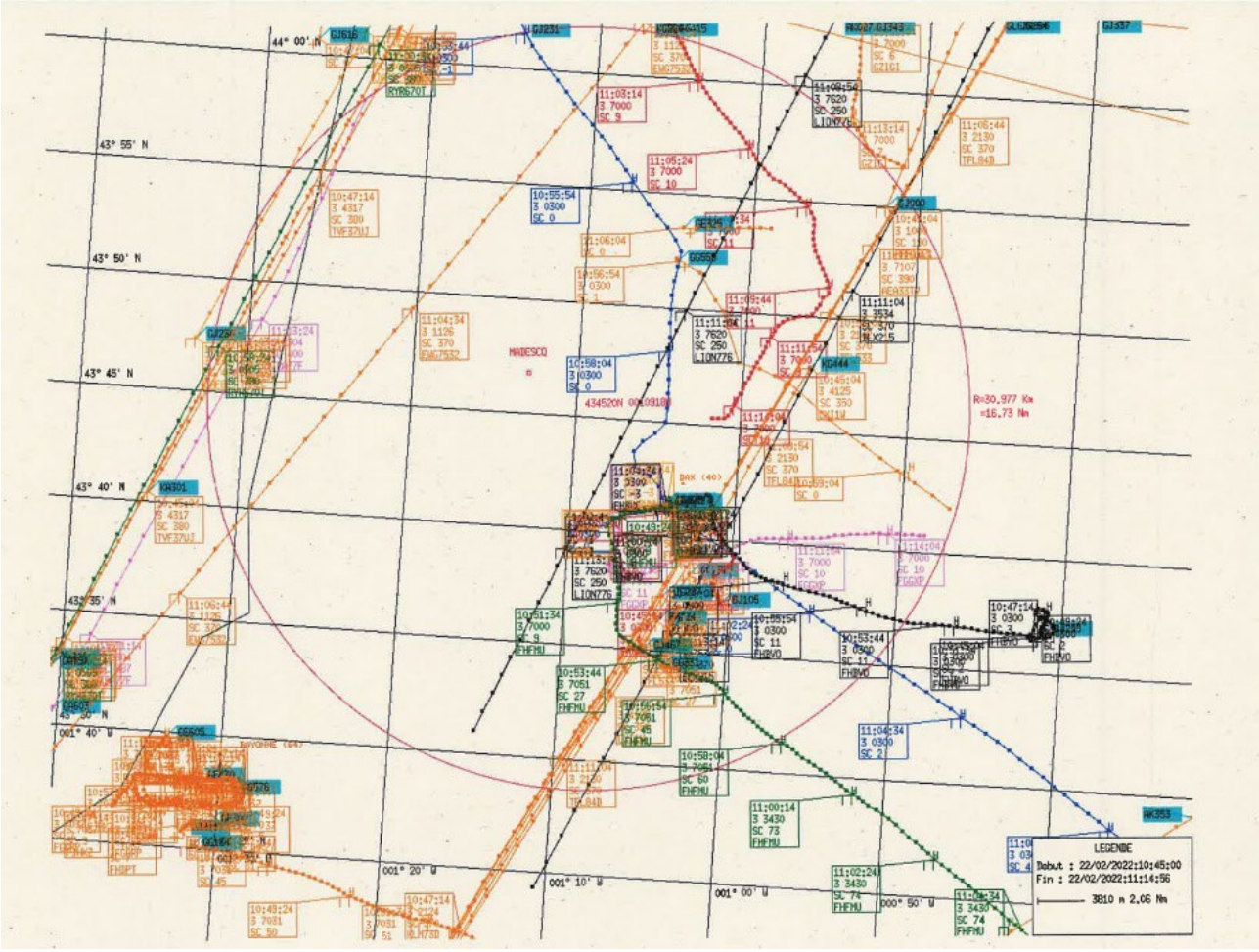


Figure 9 : restitution CAPCODA (image : CAPCODA)

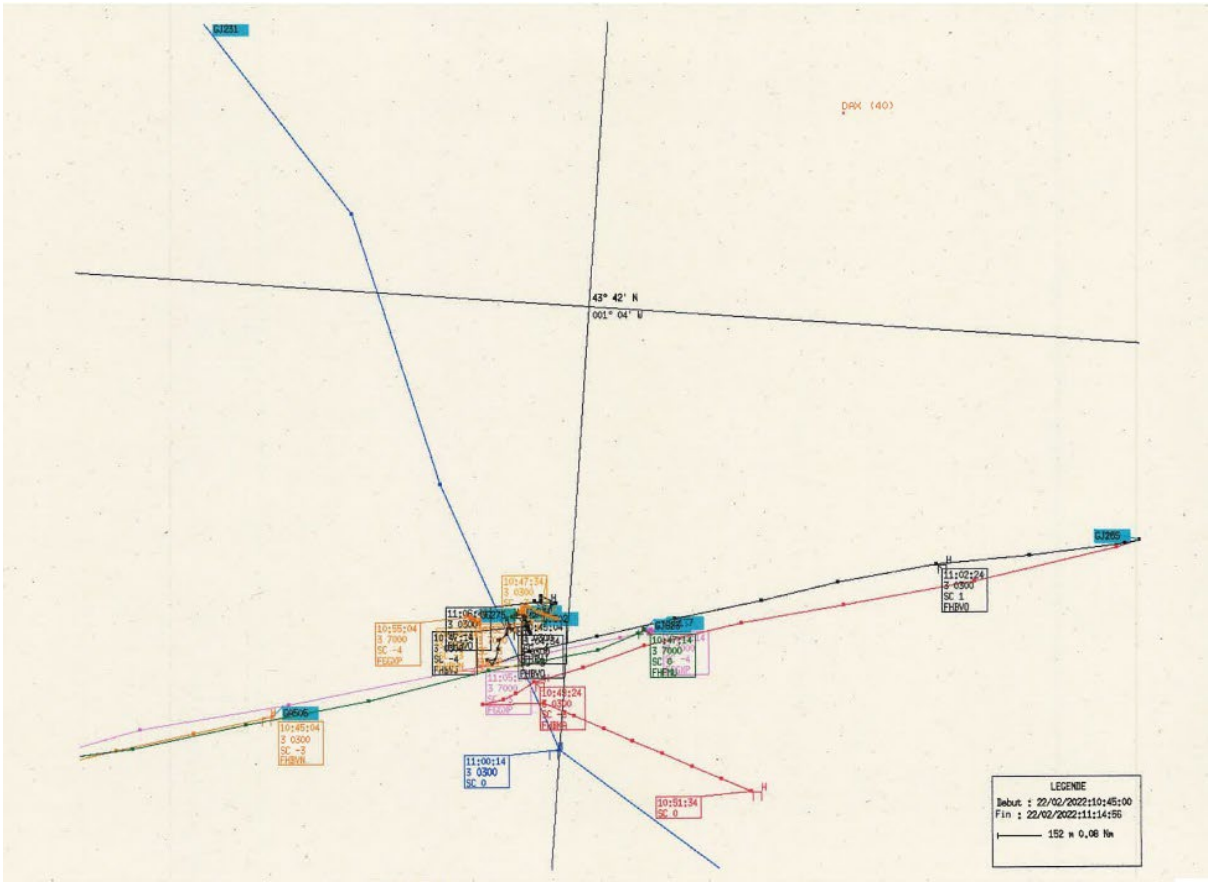


Figure 10 : restitution CAPCODA (image : CAPCODA)

D'après le CAPCODA, le premier avion concerne un vol à vue militaire, correspondant très souvent à un chasseur.

Une reconstitution sur Flightradar24 montre que le vol LION776 est un Lockheed Martin C-130J-30 Hercules de l'US Air Force. Il est passé à 12h13 à 3,6 km du lieu d'observation, à une altitude de 7620 mètres (Figure 11).

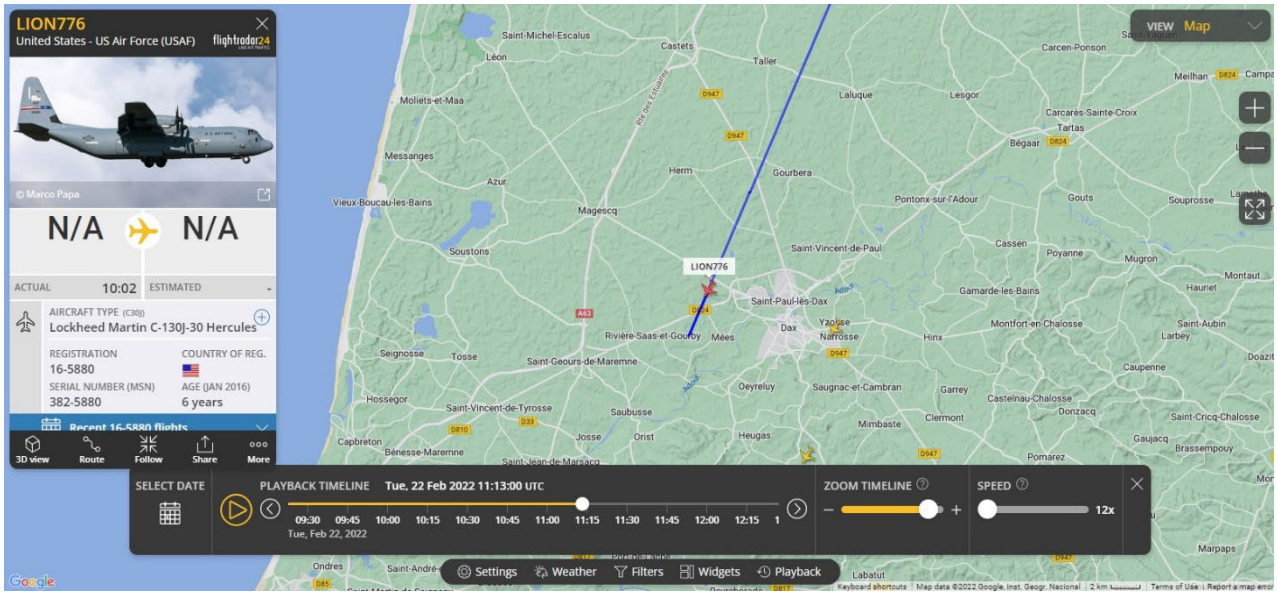


Figure 11 : situation aéronautique (image : Flightradar24)

Situation astronautique : l'observation ayant eu lieu en pleine journée, toute observation de type astronautique est exclue.

3.1. SYNTHESE DES ELEMENTS COLLECTES

TEMOIGNAGE UNIQUE

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)*
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	Magescq (40)
A2	(opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement	Magescq (40) ; Dax (40)
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	Départementale 16
Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	« Je conduisais »
B2	Adresse précise du lieu d'observation	43.7563° Nord, 1.1569° Ouest
B3	Description du lieu d'observation	« Sur une ligne droite »
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	22/02/2022
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	Vers 12h
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	Entre 5 et 10 secondes
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	1
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	Ma fille 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 ?	NSP
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	non
B14	Conditions météorologiques	« Ciel dégagé »
B15	Conditions astronomiques	« Il faisait jour »
B16	Equipements allumés ou actifs	NSP
B17	Sources de bruits externes connues	rien
Description du phénomène perçu		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	« unique »
C2	Forme	« Un grand ovale en position verticale sur une partie rectange »
C3	Couleur	« beige »
C4	Luminosité	NSP
C5	Trainée ou halo ?	« non »
C6	Taille apparente (maximale)	« Difficile à dire : 20 m de haut sur 10 m de large, avec la sensation que c'était beaucoup plus grabd »
C7	Bruit provenant du phénomène ?	« Aucun bruit »
C8	Distance estimée (si possible)	« 500 m »
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« Nord est »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	« Entre 0 et 15 degré »
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	« Sud est »
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	« Entre 0 et 15 degré »
C13	Trajectoire du phénomène	« Ligne droite »
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	NSP
C15	Effet(s) sur l'environnement	NSP
D1	Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ?	OUI
E1	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	« surpris de le voir apparaître soudainement »
E2	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	« j'en ai parlé autour de moi. Les gens m'ont écouté et pas trop moqué »

E3	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	« Je me pose des questions car je ne comprends toujours pas. Heureusement que nous étions 2 et que nous avons vu la même chose »
E4	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	« Je m'intéresse un tout petit peu »
E5	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	« Je ne sais pas , j'aimerai compté sur vous pour me donner une explication pour moi c'est quelque chose que je n'avais vu. c'était bien distinct et tellement grand »
E6	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	« Aucune idée »
E7	L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin?	NSP

4- HYPOTHESE ENVISAGEE

Une hypothèse est privilégiée : l'observation d'un avion.

4.1. ANALYSE DES HYPOTHESES

La description du PAN évoque assez bien un avion, tout du moins une partie de celui-ci (aile + partie de la carlingue) dans la mesure où le champ d'observation des témoins était limité par des pins. Le témoin a d'ailleurs tout de suite pensé à un avion qui allait s'écraser.

La grande taille apparente du PAN implique, dans le cas de l'observation d'un avion, que celui-ci était proche des témoins, et à basse altitude. De plus, le PAN est vraisemblablement situé sous les nuages.

La restitution CAPCODA montre que deux avions militaires sont passés à proximité du lieu d'observation, à un horaire pouvant correspondre et selon une trajectoire cohérente avec le PAN : un avion militaire français et un C-130 Hercules de l'armée de l'air américaine.

Ce dernier est vraisemblablement à exclure : bien que massif, il était situé à plus de 7 km d'altitude, ce qui n'est pas cohérent avec la grande taille apparente du PAN, et il était largement au-dessus des nuages. De plus, sa couleur gris foncé ne correspond pas à la couleur beige du PAN décrite par le témoin. Enfin, cet avion est passé à 3,6 km au sud-est de la position des témoins, ce qui, à une altitude de 7 km, lui confère une hauteur angulaire d'environ 70° depuis le point de vue des témoins, ce qui est trop important pour correspondre aux paramètres de l'observation, indiquant une élévation angulaire modeste.

L'avion militaire en vol à vue, nommé GJ231, est en revanche beaucoup plus cohérent avec le PAN. Son altitude était faible, puisque la restitution CAPCODA montre qu'il était situé à moins de 1000 pieds (305 mètres environ) d'altitude (SC 0). Cette faible altitude est d'ailleurs tout à fait cohérente

avec un vol à vue, puisqu'avec ce type de vol, l'avion ne pouvait pas être à moins de 300 mètres en dessous de la couche nuageuse : Règles de vol à vue — Wikipédia (wikipedia.org)

Le plafond nuageux étant à 750 mètres au moment de l'observation, l'avion ne pouvait donc pas être à plus de 450 mètres d'altitude. Il est passé à environ 5 km au sud-est du lieu d'observation, ce qui lui confère une hauteur angulaire tout à fait cohérente avec celle du PAN.

Cet avion est passé dans l'axe d'observation à 10h59 Z, c'est-à-dire à 11h59 heure légale, ce qui est tout à fait cohérent avec l'horaire indiqué par le témoin.

De plus, la trajectoire de cet avion n'était pas du tout rectiligne : il a au contraire effectué une série de virages alors qu'il passait dans l'axe d'observation. De ce fait, il est tout à fait normal qu'il ait pu être perçu tel qu'une aile verticale au-dessus d'une carlingue (Figure 12).



Figure 12 : axe d'observation du PAN – le vol GJ231 est en bleu (image : CAPCODA)

Enfin, la couleur beige est tout à fait cohérente avec celle d'un chasseur de l'armée de l'air française.

L'absence de son, qui parait contradictoire avec l'hypothèse explicative, peut s'expliquer de plusieurs manières : distance séparant l'avion des témoins, son atténué par le feuillage des pins, bruits de la voiture des témoins et avion non lancé à pleine vitesse. Par ailleurs, le vent soufflait du nord-ouest, soit dans la direction d'observation, donc non porteur.

Les conditions d'observation étaient peu favorables (brièveté de l'observation - entre 5 et 10 secondes -, angle de visibilité réduit dans l'habitacle d'une voiture et sur une route entourée d'arbres) et n'ont sans doute pas permis aux témoins de mieux observer et caractériser le PAN.

Cependant et bien que la nature du vol GJ231 ne soit pas identifiée, cet avion présente assez de cohérence avec les caractéristiques du PAN pour que l'hypothèse soit retenue comme valide.

4.2. SYNTHESE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE(S)	EVALUATION*
1. Avion	**0.900**

**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 - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 51207			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	- description du PAN très cohérente avec un avion masqué partiellement par des arbres - description cohérente avec un avion effectuant un virage - durée d'observation faible et visibilité réduite empêchant les témoins de correctement caractériser le PAN	- marge d'erreur très faible	**0.85**
Couleur(s)	- couleur beige très cohérente avec un avion militaire français, dont certains modèles peuvent présenter cette couleur	- marge d'erreur faible	**0.80**
Taille app. max.	- taille apparente importante du PAN suggérant une proximité avec le lieu d'observation, cohérente avec le passage du vol GJ231	- marge d'erreur faible	**0.80**
Forme Traject.	- trajectoire apparente du PAN tout à fait cohérente avec le vol GJ231, qui effectuait des virages	- marge d'erreur très faible	**0.90**
Elevation (préciser: début/fin)	- hauteur angulaire du PAN tout à fait cohérente avec le vol GJ231, lui-même bas en altitude à environ 300 m (vol à vue, présence de nuages bas)	- marge d'erreur très faible	**0.85**
Date/Heure	- passage du vol GJ231 à un horaire correspondant parfaitement à celui de l'observation du PAN	- marge d'erreur très faible	**0.95**

4.3. SYNTHESE DE LA CONSISTANCE DU / DES TEMOIGNAGE (S)

La consistance[1] du cas est assez bonne dans la mesure où le témoignage est assez complet et précis.
* voir Glossaire

5- CONCLUSION

Le 22 février 2022 à midi, un automobiliste circule sur la départementale 16 entre Magescq et Dax (40), en compagnie de sa fille. Sur une grande ligne droite, ils voient arriver par la gauche ce que le conducteur décrit comme une aile d'avion accompagnée d'une partie de sa carlingue. L'observateur indique que l'appareil passe à vitesse assez lente en face d'eux. Le phénomène apparaît masqué par les pins, traverse la route à leur hauteur et disparaît à nouveau derrière eux, sur la droite. L'automobiliste a d'abord cru à un avion sur le point de s'écraser tant il volait bas.

D'étrangeté faible et d'assez bonne consistance (deux témoins, témoignage unique mais assez complet, pas de photo du PAN), ce cas s'avère être l'observation d'un avion militaire.

La description du phénomène évoque un avion partiellement masqué par les arbres, observé dans des conditions défavorables (durée réduite de 5 à 10 secondes et champ de visibilité restreint). La grande taille apparente de l'appareil suggère une forte proximité avec le lieu d'observation. Une restitution du trafic aérien par le CAPCODA confirme le passage d'un avion militaire en vol à vue à basse altitude (environ 300 mètres). La trajectoire et l'horaire correspondent parfaitement à ceux du PAN

Il s'avère également que l'appareil effectuait une série de virages dans l'axe d'observation des témoins. Cela explique parfaitement la forme particulière perçue, avec une aile verticale surplombant la carlingue. Enfin, la hauteur angulaire de cet avion correspond en tout point à celle relevée lors du témoignage.

Le cas est classé « A », observation d'un avion militaire.

*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]	0.100
Consistance [C] = [I]x[F]	0.600
Fiabilité [F]	0.750
Information [I]	0.800

Classé A

