

Toulouse, le 17/12/2014
DCT/DA/Geipan

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE
FONTAINE-LES-DIJON (21) 26.03.2013
CAS D'OBSERVATION

1 – CONTEXTE

Dans la nuit du 25 au 26 mars 2013, à 0h10, un passager (T1) dans une voiture et le conducteur (T2) circulant sur la D107 entre DIJON (21) et AHUY (21) observent un point lumineux dans le lointain. Au cours de leur itinéraire, ils s'arrêtent et le T1 parvient à prendre deux photographies du PAN en déplacement.

En regardant chez lui les photographies prises, le témoin principal (T1) remarque que le PAN a une forme de flèche, lui faisant penser à un bombardier furtif B2.

T1 s'est présenté à la gendarmerie afin de signaler les faits. Il s'est vu remettre un Questionnaire d'Observation standard (QO), qu'il a rempli et envoyé au GEIPAN.

Seul le témoignage du T1 a été recueilli.

Le GEIPAN a fait une demande de trace radar.

2- DESCRIPTION DU CAS

Extrait du QE page 3 :

« Nous roulions pour rentrer à nos domiciles direction Ahuy , et après avoir dépassé la caserne des pompiers de Dijon nord notre intérêt s'est porté sur un point lumineux au lointain en face de nous sur la gauche , nous faisant penser dans un premier temps au retour de l'hélicoptère du Samu ,

puis au fur et à mesure que nous avançons ce point devenant plus lumineux encore à une vitesse qui ne pouvait être celle d'un hélico, attira davantage notre intérêt car l'effet lumineux

devenait plus accentué que ne pouvait l'être celui d'un avion de chasse , si bien que deux points lumineux de couleurs blanche me firent penser à l'approche d'un avion plus important en phase d'atterrissage à l'approche d'une piste

Aussi connaissant très bien les axes d'approche de la base aérienne 102 de Longvic , il ne pouvait s'agir que d'une approche inhabituelle , à tel point que j'ai même pensé à un aéronef en flammes compte-tenu de la couleur orangée qui se trouvait entre les points lumineux blancs pré-cités

J'ai demandé à mon ami de stopper le véhicule et suis sorti avec mon appareil photo en suivant cet « effet » qui ne se distinguait pas précisément à l'oeil nu laissant supposer que l'objet (aéronef supposé dans l'instant) était désormais assez éloigné de nous , il suivait un ligne Est/Ouest grossièrement parallèle à la route que nous empruntions

Le temps de sortir mon appareil photo , je distinguais de moins en moins nettement cet « objet » et en remontant dans la voiture je ne pu m'empêcher de dire à mon ami , que son évolution fut si rapide que je n'avais pu prendre que deux clichés avant de le voir disparaître au loin en altitude définitivement

Nous rentrâmes ensuite séparément , et c'est voulant consulter mon ordinateur , que je ne pus m'empêcher ensuite de charger les photos prises dans la soirée en séparant les deux dernières photos

Ma curiosité aidant j'en fis trois copies afin de préserver les originaux , en me servant des copies pour zoomer et affiner l'effet lumineux de l'éclairage public , lorsque je fus surpris par

cette forme distincte en forme de flèche , qui me fit penser au bombardier furtif B2 de l'USAF sur le moment

Mais me disant que pour furtif que soit cet aéronef , il ne pouvait être lumineux, de plus que viendrait faire un B2 ici , un bombardier de surcroît !! , va pour un appareil de reconnaissance photo , à moins que

C'est plutôt intrigué par la forme elle-même que par la couleur, que je conclus qu'il pourrait

s'agir , non d'un aéronef mais plutôt d'un effet paranormal, qui n'avait rien à voir avec le retour d'un objet incandescent d'un morceau de satellite, par exemple qui aurait de toutes façons continuer à descendre et à s'avancer vers nous et non reprendre de l'altitude

N'ayant ce matin cessé d'être intrigué par cette observation , j'ai rappelé mon ami qui entretemps avait reçu copie des deux photos , que je me suis décidé d'aller porter mon témoignage

à la gendarmerie delaquelle nous dépendons , j'ai rapporté cette observation et après m'avoir écouté m'ont remis votre imprimé.»

L'observation a duré « 2 à 3 mn entre le premier regard et la prise des photos avant la disparition totale du phénomène ».

Informations complémentaires :

- Les photographies du PAN auraient été prises dans l'axe du CEA de Valduc (commune de SALIVES (21))
- Aucun bruit particulier n'est entendu.

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE

Les témoins revenaient d'un repas et circulaient sur l'axe Dijon ville / Ahuy, c'est-à-dire sur la D107a (route d'Ahuy).

Le PAN a été vu après que les témoins aient dépassé la caserne de sapeurs-pompiers de Dijon-Nord, située sur la commune de Fontaine-lès-Dijon (21).

Le PAN était vu sur la gauche, c'est-à-dire vers l'Ouest.

Les témoins s'arrêtent ensuite sur le parking de Géant Casino de Fontaine-lès-Dijon pour prendre le PAN en photo. C'est à ce moment-là que le PAN disparaît.

Le parcours des témoins mesure environ 600 mètres. D'après la fiche téléphonique laissée au GEIPAN, les deux photographies du PAN sont prises dans l'axe se trouvant au-dessus du CEA de Valduc, c'est-à-dire vers le Nord-Ouest. Mais cette direction n'est pas du tout mentionnée par le témoin dans le QE remis au GEIPAN (Figure 1).

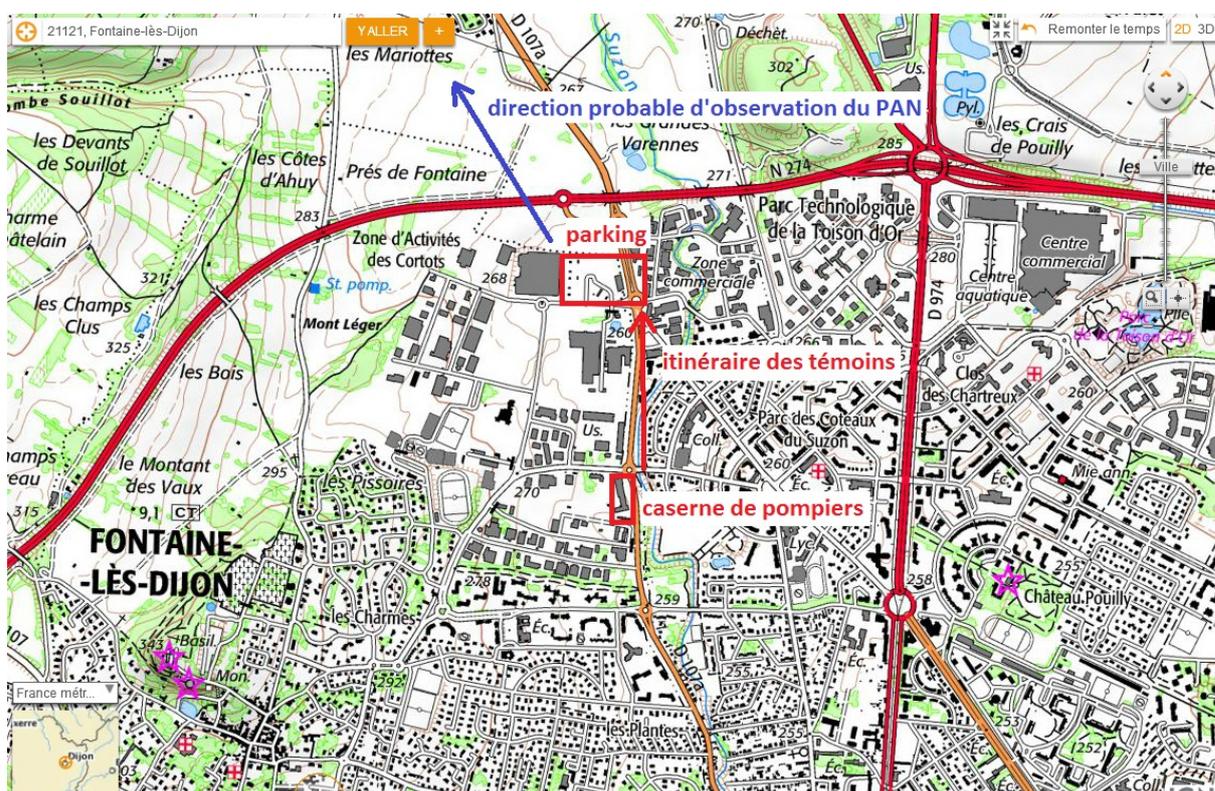


Figure 1 : Géoportail – reconstitution du lieu d'observation

3.2 SITUATION METEO

La plus proche station aux données accessibles pour la date considérée est celle de Dijon-Longvic (21), située à 9 km au Sud-Est du lieu d'observation (Figure 2).

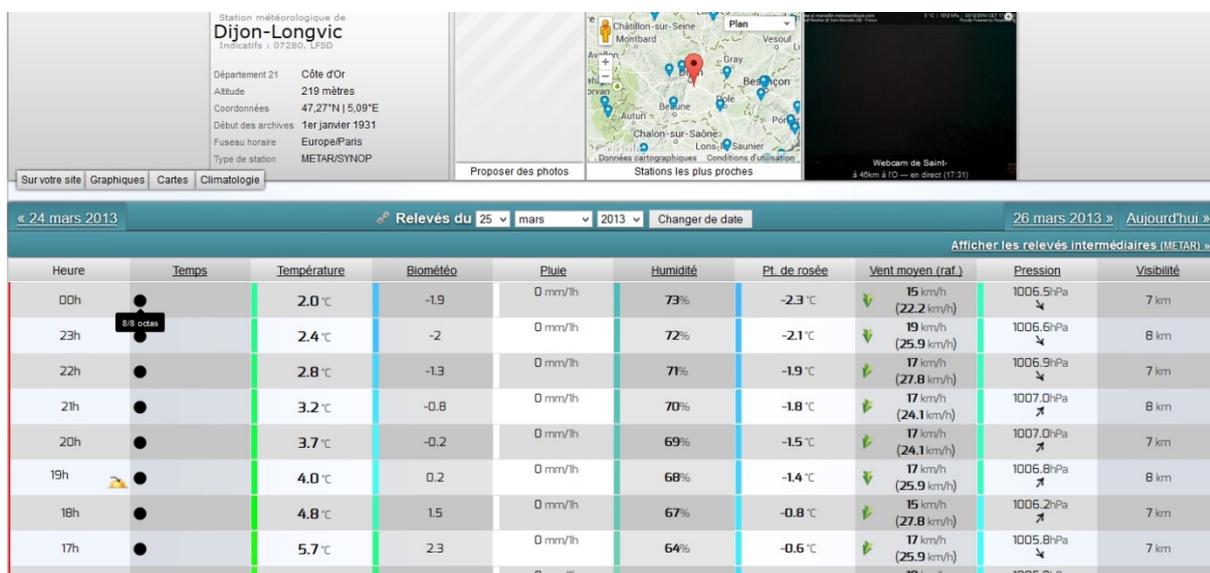


Figure 2 : Infoclimat – relevé des données météorologiques

Ces données montrent l'absence de pluie et une pression atmosphérique de 1006 hPa, en diminution. Un vent faible de 15 km/h soufflait du Nord. **Le ciel était particulièrement couvert, avec une couverture nuageuse de 8/8 octas.**

Ces données sont contradictoires avec celles fournies par le témoin, qui indique que le ciel était dégagé (QO, page 5). Le témoin mentionne néanmoins la présence de brume, dans laquelle le PAN a disparu.

3.3 PHOTOS DU TEMOIN

Le témoin principal a réalisé deux photographies à main levée du PAN.

Les deux photos montrent un arrière-plan perturbé par la pollution lumineuse de l'agglomération de Dijon (couleur jaune-orange).

Le témoin s'est servi des copies des photographies originales pour zoomer sur le PAN. La deuxième image a ensuite été retraitée pour affiner l'effet lumineux de l'éclairage public (Figures 3, 4 et 6).



Figure 3 : Photographie zoomée du PAN par le témoin



Figure 4 : Photographie zoomée du PAN par le témoin

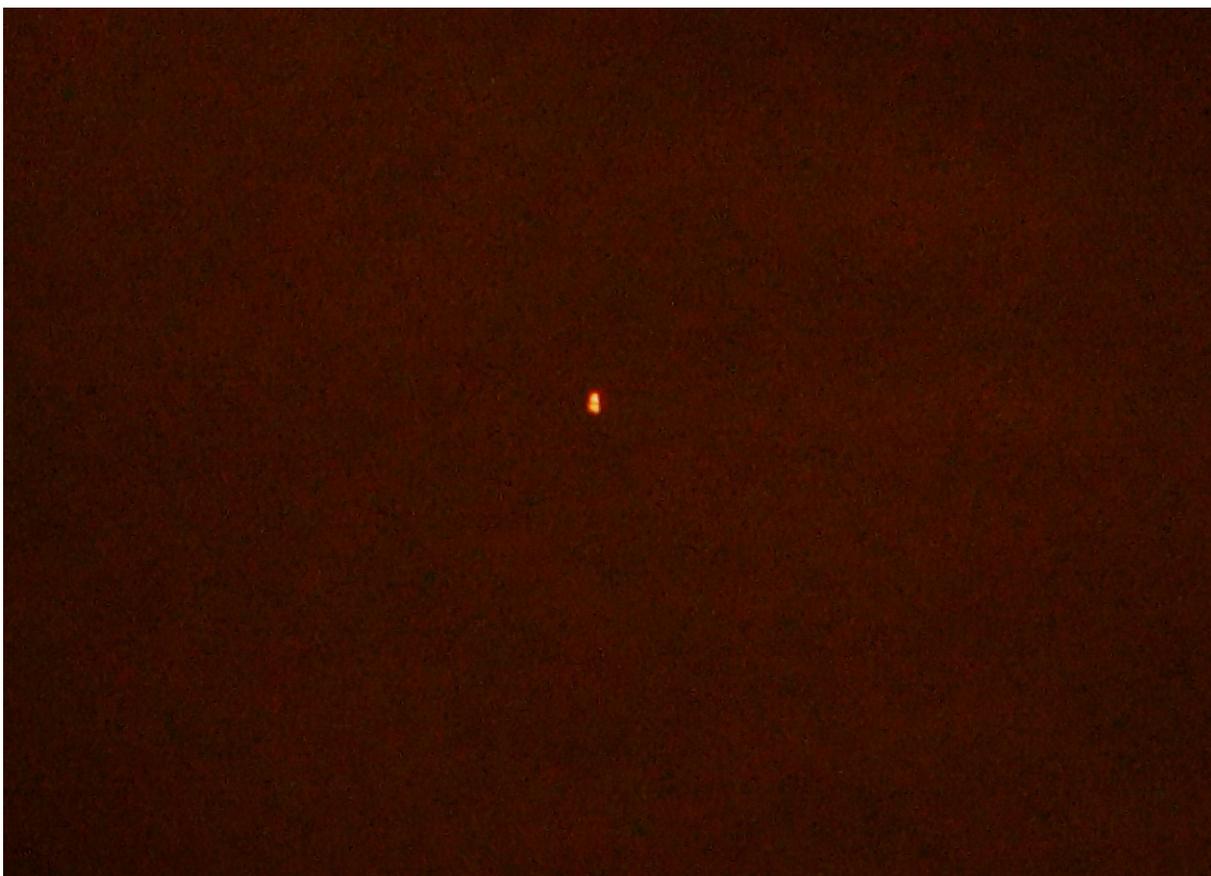


Figure 5 : Photographie zoomée et retouchée du PAN par le témoin

De par leur mode de prise de vue, ces images sont peu précises, mais montrent néanmoins **deux effets de bougé**. L'effet de bougé est particulièrement important sur la première image.

Ainsi, la forme alléguée du PAN, ressemblant à celle d'un bombardier furtif B2 n'est qu'illusoire : il ne s'agit que d'une interprétation personnelle du témoin. En réalité, le PAN était vu sous la forme d'un point lumineux.

De ce fait, les photographies (zoomées et retouchées de surcroît) ne sont guère exploitables.

3.4 SITUATION ASTRONOMIQUE

Une reconstitution sur Stellarium pour Dijon (21) pour le 26 mars 2013 à 0h10 montre la présence de la Lune en phase fortement gibbeuse à 41° de hauteur angulaire au Sud.

La planète Jupiter (magnitude -1,7) se situait à 5° de hauteur angulaire au Nord-Ouest.

La planète Saturne (magnitude 0,5) se situait quant à elle à 19° de hauteur angulaire au Sud-Est.

Autres astres remarquables : Capella, Bételgeuse et Procyon sont visibles vers l'Ouest, Arcturus est à une cinquantaine de degrés angulaires au Sud-Est, et Vega à 20° de hauteur angulaire au Nord-Est (Figure 6).

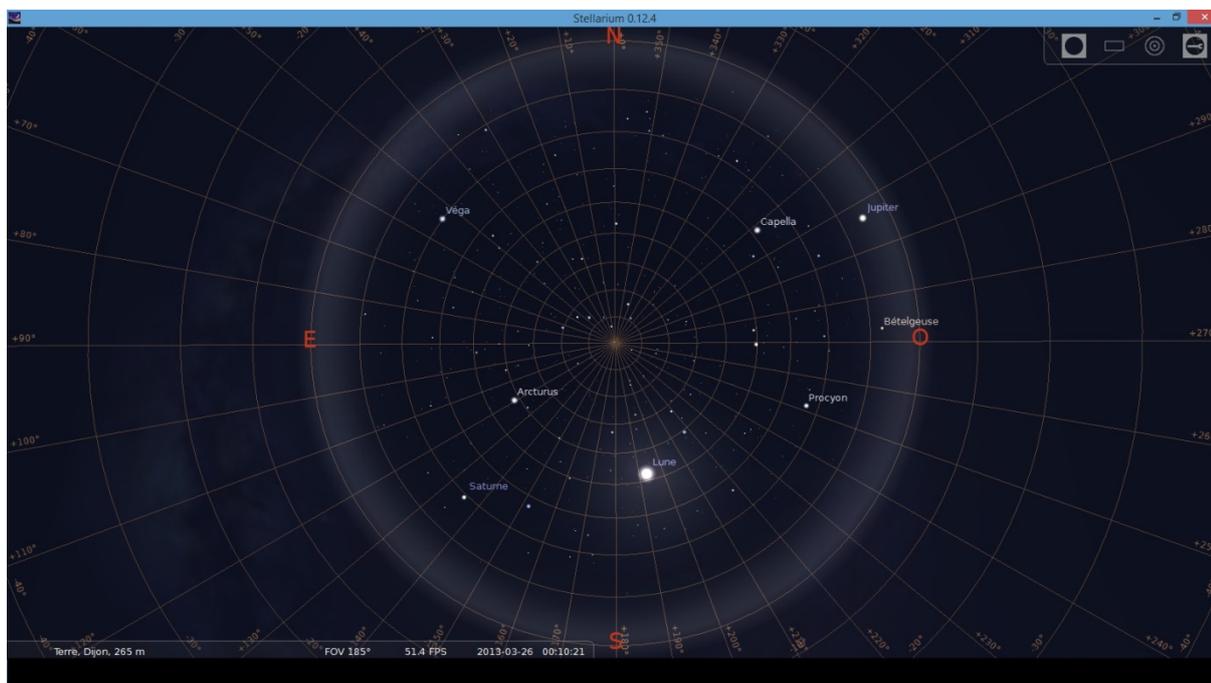


Figure 6 : Stellarium – reconstitution du ciel de l'observation

Toutefois, il est à rappeler que **le ciel était complètement couvert**, ce qui permet d'exclure une méprise astronomique.

3.5 SITUATION AERO ET ASTRONAUTIQUE

En voyant le PAN, le témoin a d'abord pensé à un hélicoptère du Samu, avant d'éliminer cette piste en raison de sa vitesse. Il a ensuite pensé à un avion en phase d'atterrissage avec une approche inhabituelle, et même à un aéronef en flammes.

Une restitution radar faite à la demande du GEIPAN pour le 25 mars 2013 entre 22h44 TU et 23h47 TU (soit entre 23h44 et 0h47 le 26 mars heure locale) montre le passage d'un vol privé au-dessus de la région de Dijon à 23h15 TU, c'est-à-dire 0h15 heure locale, sur axe Sud-Est / Nord-Ouest (Figure 7).

Au niveau astronautique, on peut signaler l'absence de visibilité de la Station Spatiale Internationale (ISS) au moment de l'observation. L'ISS effectuait alors plusieurs passages visibles en fin de nuit, le premier débutant à 3h17 (Figure 8).

Monday 25 March 2013			
Time (24-hour clock)	Object (Link)	Event	
	Observer Site	Fontaine-les-Dijon, France France Zone 2 Etendu; Map: 802416/2264590m Alt: 305m asl Geographic: Lon: +5d01m00.00s Lat: +47d21m00.00s Alt: 305m MGS84: Lon: +5d00m57.85s Lat: +47d20m59.85s Alt: 347m All times in CET or CEST (during summer)	
Tuesday 26 March 2013			
Time (24-hour clock)	Object (Link)	Event	
3h17m51s	 ISS -Ground track -Star chart	Appears 3h17m51s -0.2mag az: 63.6° ENE h:12.9° Disappears 3h20m20s 1.6mag az: 66.0° ENE horizon	
4h51m52s	 ISS -Ground track -Star chart	Appears 4h50m36s -2.8mag az:309.9° NN h:26.0° Culmination 4h51m52s -2.8mag az:356.9° N h:37.0° distance: 649.1km height above Earth: 410.2km elevation of Sun: -17° angular velocity: 0.66°/s at Meridian 4h51m55s -2.8mag az: 0.0° N h:36.9° Disappears 4h57m08s 3.1mag az: 75.8° ENE horizon	
6h28m51s	 ISS -Ground track -Star chart	Appears 6h23m30s -0.9mag az:292.6° WNW horizon at Meridian 6h28m39s -3.4mag az: 0.0° N h:53.1° Culmination 6h28m51s -3.3mag az: 17.0° NNE h:54.4° distance: 497.3km height above Earth: 410.8km elevation of Sun: -1° angular velocity: 0.88°/s Disappears 6h34m11s 3.5mag az:101.3° ESE horizon	

Figure 8 : Calsky – reconstitution des passages de l'ISS

Seuls trois passages satellitaires, à peine perceptibles à l'œil nu (magnitude proche de 6), sont enregistrés pour un horaire proche de celui de l'observation (Figure 9).

Monday 25 March 2013		
Time (24-hour clock)	Object (Link)	Event
	Observer Site	Fontaine-Les-Dijon, France France Zone 2 Etendu; Map: 802410/2264590m Alt: 305m asl Geographic: Lon: +5d01m00.00s Lat: +47d21m00.00s Alt: 305m WGS84: Lon: +5d00m57.85s Lat: +47d20m59.85s Alt: 347m All times in CET or CEST (during summer)
23h46m17s	 Yaogan 16C (39013 2012-066-C) →Ground track →Star chart	Appears 23h46m17s 5.8mag az:345.7° NNW h:46.9° Disappears 23h54m54s 8.5mag az: 41.5° NE horizon
23h46m25s	 Yaogan 16A (39011 2012-066-A) →Ground track →Star chart	Appears 23h46m25s 5.9mag az:353.2° N h:46.3° Disappears 23h54m45s 8.5mag az: 41.4° NE horizon
23h46m43s	 Yaogan 16B (39012 2012-066-B) →Ground track →Star chart	Appears 23h46m43s 5.9mag az:352.8° N h:46.3° Disappears 23h55m03s 8.5mag az: 41.4° NE horizon
Tuesday 26 March 2013		
Time (24-hour clock)	Object (Link)	Event
0h14m36s	 USA 194/NOSS 3-4A (31701 2007-027-A) →Ground track →Star chart	Appears 0h05m37s 8.6mag az:315.8° NN horizon at Meridian 0h12m44s 6.4mag az: 0.0° N h:27.8° Culmination 0h14m36s 5.9mag az: 28.2° NNE h:31.7° distance: 1764.2km height above Earth: 1080.5km elevation of Sun: -40° angular velocity: 0.24°/s Disappears 0h14m57s 5.9mag az: 33.7° NNE h:31.6°
0h14m42s	 USA 194-2/NOSS 3-4C (31708 2007-027-C) →Ground track →Star chart	Appears 0h05m43s 8.6mag az:315.7° NN horizon at Meridian 0h12m50s 6.4mag az: 0.0° N h:27.7° Culmination 0h14m42s 6.0mag az: 28.1° NNE h:31.6° distance: 1769.6km height above Earth: 1081.0km elevation of Sun: -40° angular velocity: 0.24°/s Disappears 0h15m05s 5.9mag az: 34.2° NE h:31.4°
0h15m08s	 USA 160-2/NOSS 3-1C (26907 2001-040-C) →Ground track →Star chart	Appears 0h08m40s 8.6mag az:315.1° NN horizon Disappears 0h15m08s 6.2mag az:285.0° WNW h:26.4°

Figure 9 : Calsky – reconstitution des passages satellitaires

Aucun flash Iridium n'a eu lieu à un horaire proche de celui de l'observation (Figure 10).

Monday 25 March 2013		
Time (24-hour clock)	Object (Link)	Event
	Observer Site	Fontaine-les-Dijon, France France Zone 2 Etendu; Map: 802410/2264590m Alt: 305m asl Geographic: Lon: +5d01m00.00s Lat: +47d21m00.00s Alt: 305m WGS84: Lon: +5d00m57.85s Lat: +47d20m59.85s Alt: 347m All times in CET or CEST (during summer)
19h28m17s	 COSMO-SkyMed 1	Flare from SAR-Panel Magnitude=-1.8mag Azimuth=267.6° W altitude= 64.3° in constellation Perseus Flare angle=2.48° Flare center line, closest point =MapIt: Longitude=4.608°E Latitude=+47.437° (WGS84) Distance=32.2 km Azimuth=287.7° WNM Peak Magnitude=-2.6mag Satellite above: longitude=1.4°E latitude=+47.2° height above Earth=629.3 km distance to satellite=691.1 km Altitude of Sun=-4.3° This is an experimental flare prediction. Brightness estimate may be unreliable. Please report a successful observation (Object/site coordinates/date/measured time/accuracy/magnitude).
20h10m06s	 Iridium 81	Flare from solar panels Magnitude=-2.8mag Azimuth=140.4° SE altitude= 27.5° in constellation Sextans Flare angle=0.28° Flare center line, closest point =MapIt: Longitude=4.901°E Latitude=+47.330° (WGS84) Distance=9.0 km Azimuth=255.6° WSW Peak Magnitude=-3.1mag Satellite above: longitude=13.4°E latitude=+39.0° height above Earth=782.2 km distance to satellite=1443.7 km Altitude of Sun=-12.5°
Tuesday 26 March 2013		
Time (24-hour clock)	Object (Link)	Event
5h25m29s	 Iridium 6	Flare from solar panels Magnitude=-3.0mag Azimuth=217.7° SW altitude= 27.3° in constellation Libra Flare angle=0.10° Flare center line, closest point =MapIt: Longitude=5.059°E Latitude=+47.342° (WGS84) Distance=3.4 km Azimuth=104.6° ESE Peak Magnitude=-3.1mag Satellite above: longitude=3.1°W latitude=+38.8° height above Earth=782.1 km distance to satellite=1450.6 km Altitude of Sun=-11.7°
		Flare from SAR-Panel Magnitude= 0.1mag Azimuth= 93.7° E altitude= 83.2° in constellation Hercules Flare angle=9.41° Flare center line, closest point =MapIt: Longitude=3.641°E Latitude=+47.096° (WGS84) Distance=107.5 km

Figure 10 : Calsky – flashes Iridium pour la nuit du 25 au 26 mars 2013

Tout comme pour la situation astronomique, le ciel complètement couvert permet d'exclure une éventuelle méprise astronautique.



4- HYPOTHESES ENVISAGEES

Une hypothèse envisagée : l'observation aéronautique.

Les détails fournis par le témoin, bien que partiels, sont en effet cohérents avec l'hypothèse d'une méprise avec un aéronef : point lumineux intense observé sous un ciel couvert, déplacement du PAN suivant un axe Est-Ouest, etc.

Cet aéronef se serait éloigné des témoins (disparition finale dans la brume, effet d'éloignement) suivant un axe Sud-Est / Nord-Ouest, dans la mesure où les photographies du PAN, prises dans la phase finale de l'observation, seraient dans l'axe du centre nucléaire Valduc.

Or, il est à noter que durant l'observation, le PAN présente plusieurs lumières (« *deux points lumineux de couleur blanche* », « *la couleur orangée qui se trouvait entre les points lumineux blancs* ») pouvant faire penser à un avion. Par temps nuageux, les pilotes allument en vol les puissants phares d'approche. Vus du sol, ces feux puissants éclipsent les feux de position rouge et vert, les feux anti-collision clignotants.

De plus, il est à noter que la restitution radar montre qu'un vol privé se déplaçait sur l'axe indiqué, à 0h15, c'est-à-dire à un horaire parfaitement cohérent avec celui de l'observation. Il est d'ailleurs à noter que la position de ce vol à 0h16m54s, juste à l'Ouest de la commune de Messigny-et-Vantoux (21), est parfaitement cohérente avec la direction du centre nucléaire Valduc.

Néanmoins, le manque de précisions du témoignage et la faible qualité des photographies empêchent d'identifier formellement le PAN comme étant un aéronef. L'hypothèse reste cependant probable au vu des éléments fournis par la restitution radar.

5- CONCLUSION

D'étrangeté et de consistance faibles (deux témoins, mais un seul témoignage ; photographies inexploitable), ce cas s'avère être une méprise probable avec un aéronef.

Il est à noter que la restitution radar faite à la demande du GEIPAN a permis de trouver un vol d'avion dont la trajectoire et l'horaire sont cohérents avec celui de l'observation. Malheureusement, le témoignage manque de précision et le témoin laisse trop de part à son interprétation personnelle.

Ce n'est pas la perception visuelle du témoin qui est en cause, mais l'interprétation que le témoin fait de son observation à travers son ressenti (étonnement, fatigue, conduite de nuit).

Ce cas est classé B, méprise probable avec l'observation d'un avion.