

[AERO] DE MARSEILLE (13) VERS TUNIS (TUN) 27.04.2025

COMPTE RENDU D'ENQUETE



1 – CONTEXTE

Le dimanche 27 avril 2025 dans la matinée, un passager prend un vol Transavia entre MARSEILLE (13) (aéroport de Marignane) et TUNIS (TUN). Vers 10h05, depuis son siège il regarde par le hublot à sa droite. Les deux passagers assis côté hublot dorment, ce qui lui permet d'avoir une vue partielle sur l'extérieur. Il observe alors un objet noir, de forme ovale, ressemblant à un œil. L'objet sort verticalement des nuages, comme s'il les déchirait. Il reste immobile juste au-dessus de la couche nuageuse, partiellement visible. Ensuite, il s'incline lentement, jusqu'à se placer à l'horizontale, aligné avec les nuages. À ce moment-là, il devient moins visible. Le témoin prend plusieurs photos avec son téléphone portable, mais la qualité est médiocre en raison de sa position peu favorable. Il filme aussi une courte vidéo, difficile à exploiter car l'image bouge trop.

Le 5 mai 2025, le témoin remplit un Questionnaire Technique (QT) et l'envoie par mail au GEIPAN. Un avis de réception lui est envoyé le 14 mai.

Aucun autre témoin ne s'est manifesté et n'a été trouvé.

2- DESCRIPTION DU CAS

Texte libre extrait du QT du témoin :

« Le dimanche 27 avril 2025 j'ai pris un vol de Marseille à Tunis, sur la compagnie Transavia.

Le décollage a eu lieu à 9h00 à Marignane, le ciel était partiellement couvert.

Vers 10h05 je regardais par le hublot de mon rang, j'étais assis côté allée, un couple occupait les 2 places près du hublot, les 2 époux dormaient. A ce moment-là j'ai observé l'apparition d'un objet noir, en forme d'oeil, qui a percé la couche de nuages à la verticale, en les « déchirant ». Il s'est immobilisé juste au-dessus de la couche nuageuse, on ne le voyait pas entièrement. Puis il s'est lentement couché sur la gauche, pour finir par s'aligner avec la couche nuageuse et se rendre moins visible. J'ai eu le temps de prendre quelques clichés de piètre qualité avec mon téléphone portable, et de faire une courte vidéo qui bouge trop pour bien apercevoir l'objet. En effet j'étais très mal situé pour capter la meilleure image depuis ma place. »

L'observation a été faite alors que le témoin se trouvait à bord du vol Transavia TVF8800 reliant Marseille (13) à Tunis (Tun). L'avion, un Boeing 737, a décollé à 7h13 (UTC), et s'est posé à 10h31 (UTC).

A l'heure indiquée par le témoin (8h05 UTC), il se trouvait juste au Sud-Est de la Sardaigne, à une altitude de 37075 pieds (11 300 mètres), et volait à une vitesse de 826 km/h. L'avion entamait sa descente vers Tunis (Tun) (Figures 1 et 2).

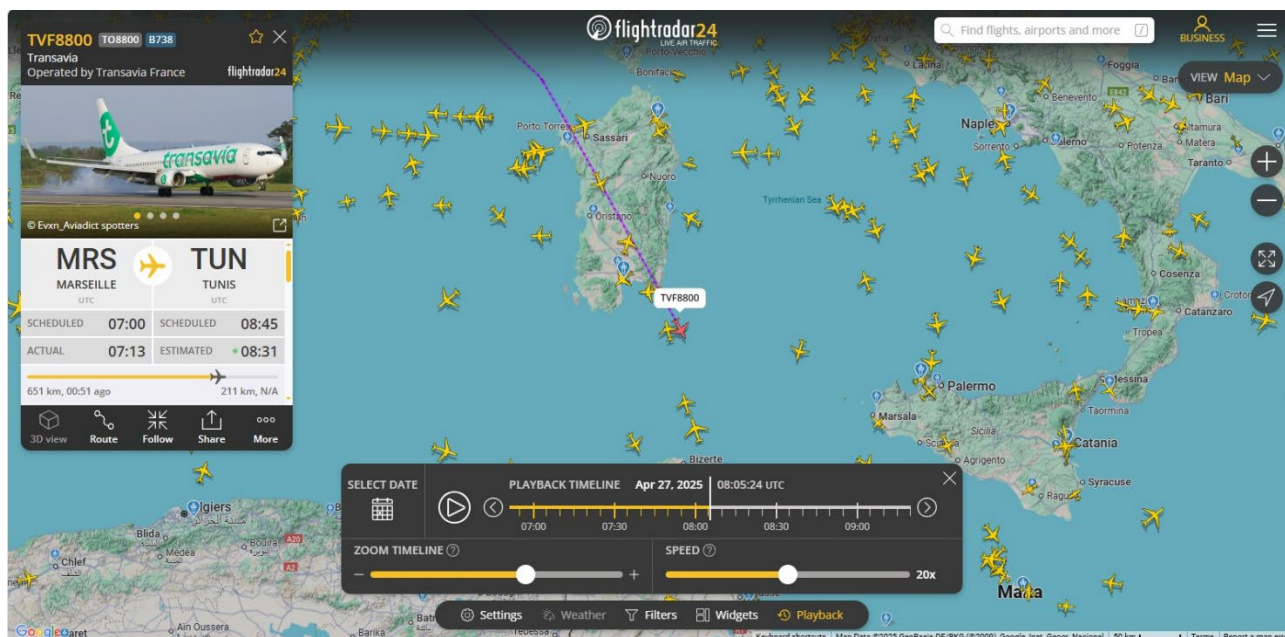


Figure 1 : reconstitution du lieu d'observation (image : Flightradar24)

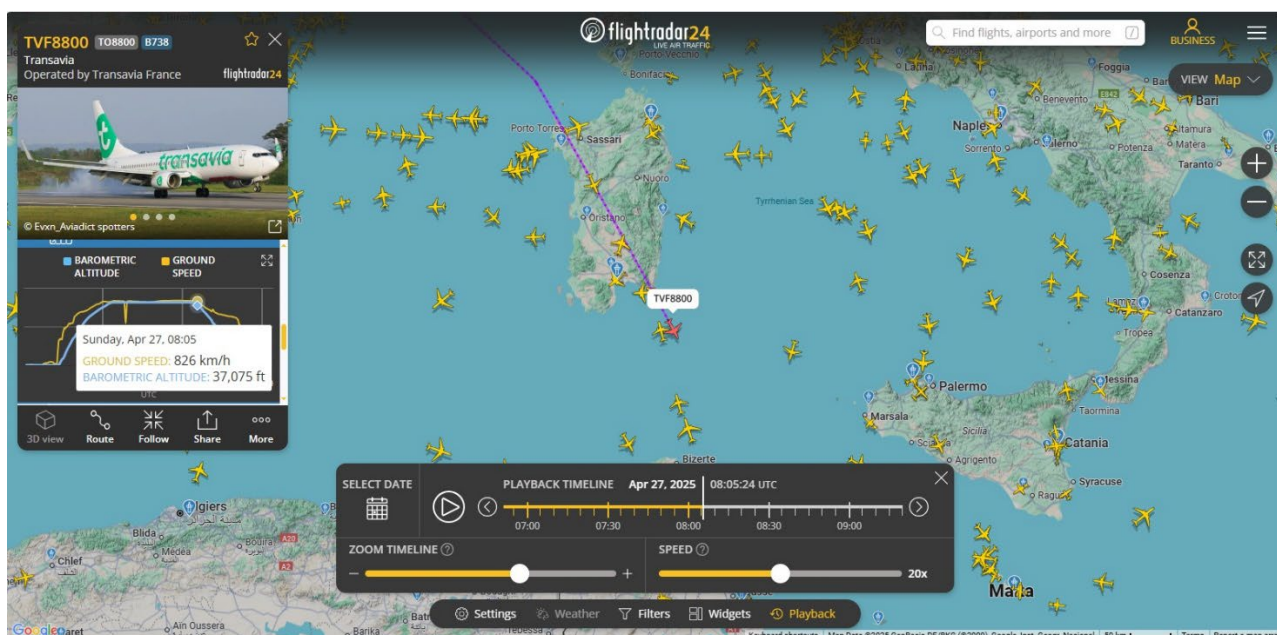


Figure 2 : reconstitution du lieu d'observation (image : Flightradar24)

Le PAN était visible à travers le hublot situé à droite du témoin, et était donc vu en direction de l'ouest sud-ouest (Figure 3).

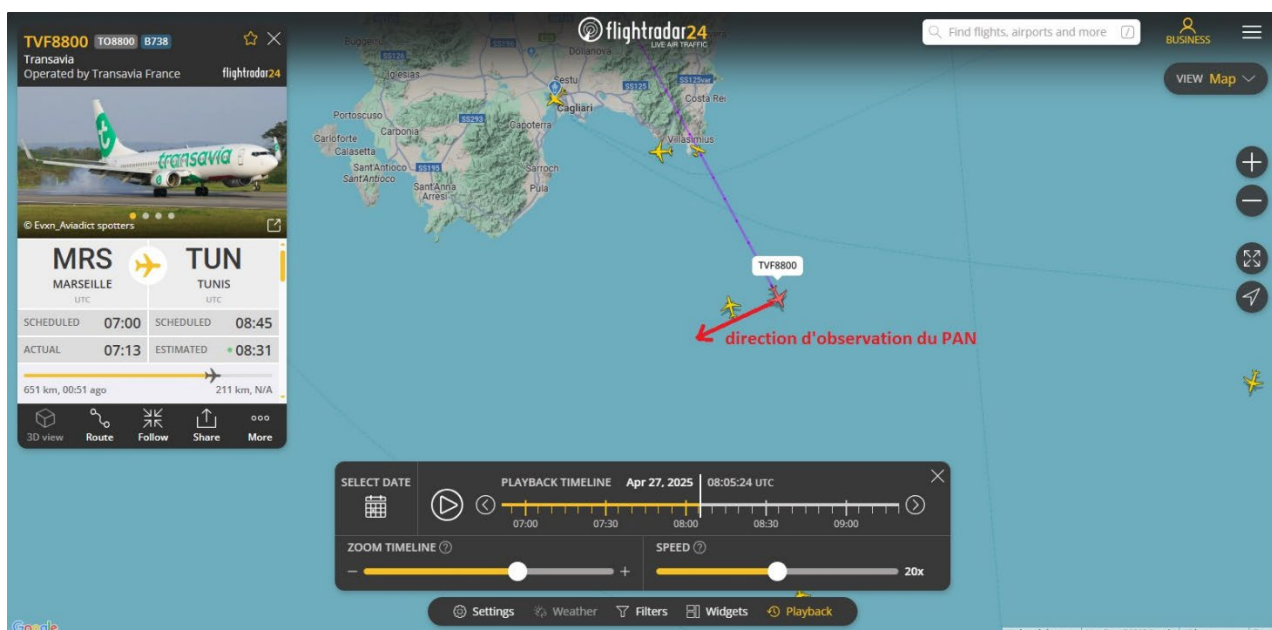


Figure 3 : reconstitution du lieu d'observation (image : Flightradar24)

Le PAN est décrit comme ayant la forme d'un œil de couleur sombre ou noire, qui est devenu plus longiligne quand il s'est couché. L'observation a duré 10 à 15 secondes.

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Analyse des photographies du PAN : le témoin a transmis 4 photographies du PAN, prises à l'aide de son téléphone portable. Dans son récit libre, il indique également avoir réalisé une courte vidéo. Contacté par mail, il a indiqué l'avoir malheureusement perdue, son téléphone ne fonctionnant plus.

Sur les 4 photographies, seulement deux sont des originales, les deux dernières étant des agrandissements de la seconde. Elles ont été prises à l'aide du téléphone portable du témoin, un OPPO A53s. Les métadonnées extraites par nos logiciels d'authentification montrent qu'elles ont été prises le 27 avril 2025 respectivement à 9h51m29s et 9h51m34s (heures locales), en mode automatique (1/1740 secondes et 1/1902 secondes), sans flash.

Le PAN y apparaît sous la forme d'un trait gris dont la base est plus élargie vers le bas. Le PAN est visible devant une forte couverture nuageuse vue de dessus, l'avion dans lequel se trouvait le témoin étant à haute altitude. Aucun déplacement apparent ne peut être déterminé, mais on peut noter que l'altitude du PAN était inférieure à celle du vol TVF8800 (Figures 4, 5, 6 et 7).



Figure 4 : photographie du PAN (image : témoin)



Figure 5 : photographie du PAN (image : témoin)



Figure 6 : zoom d'une photographie du PAN (image : témoin)



Figure 7 : zoom d'une photographie du PAN (image : témoin)

L'heure indiquée par les données exif ne correspond pas totalement à l'horaire indiqué par le témoin.

Interrogé par mail pour savoir si l'horloge interne de son téléphone était décalée, il a indiqué qu'elle devait être calée sur l'heure vraie. L'horaire exact de l'observation est donc 7h51 UTC, et non pas 8h05 UTC.

Situation aéronautique : à l'horaire corrigé de l'observation, le vol TVF8800 survolait la Sardaigne, à une altitude de 39 000 pieds (11887m) et une vitesse de 823 km/h (Figure 8).

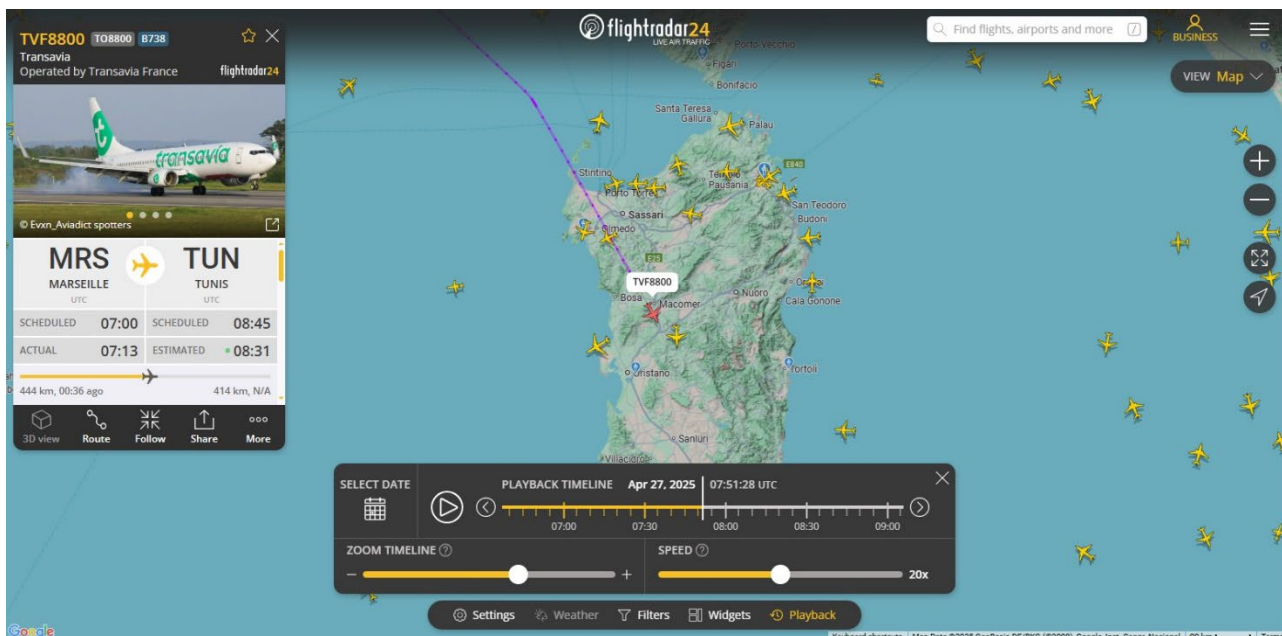


Figure 8 : situation aéronautique (image : Flightradar24)

A la perpendiculaire du vol TVF8800, et dans l'axe d'observation du PAN, se trouvait le vol ITY672, un Airbus A330 de la compagnie ITA Airways reliant Rome à Rio de Janeiro. Cet avion volait à une altitude de 33 000 pieds (10058m). Voir Figure 9.

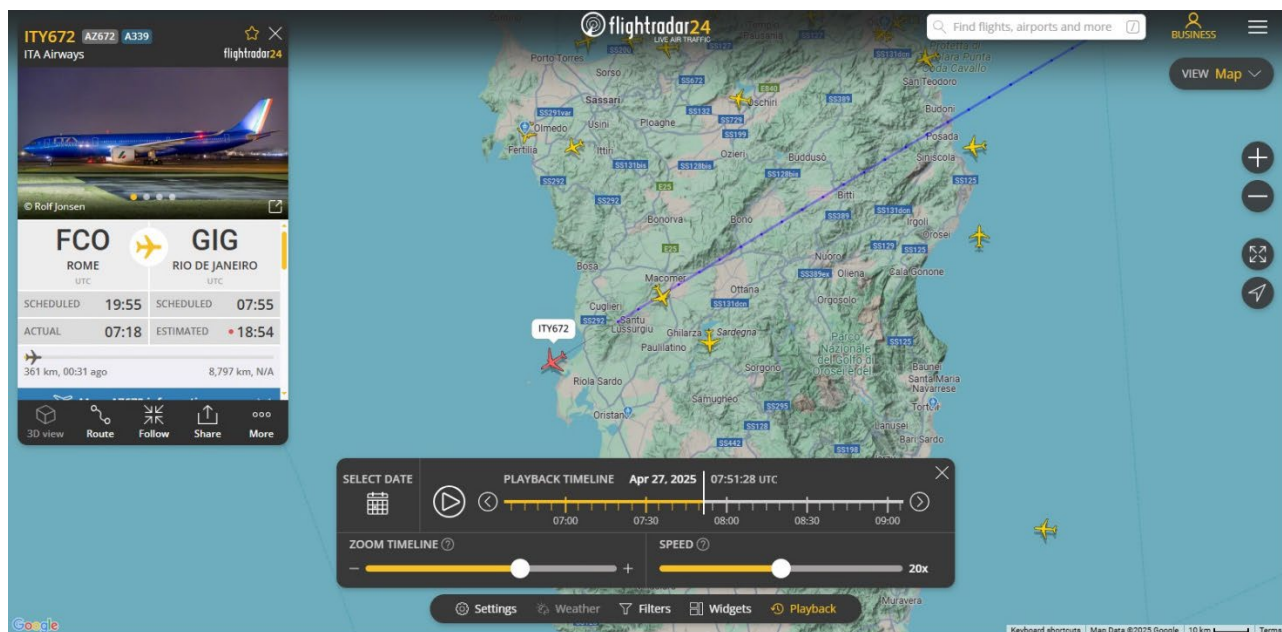


Figure 9 : situation aéronautique (image : Flightradar24)

Situation astronomique : une reconstitution sur Stellarium pour Oristano (ITA) le 27 avril 2025 à 9h51 (heure locale) montre que le seul astre visible était le Soleil, à 37° de hauteur à l'Est (Figure 10).

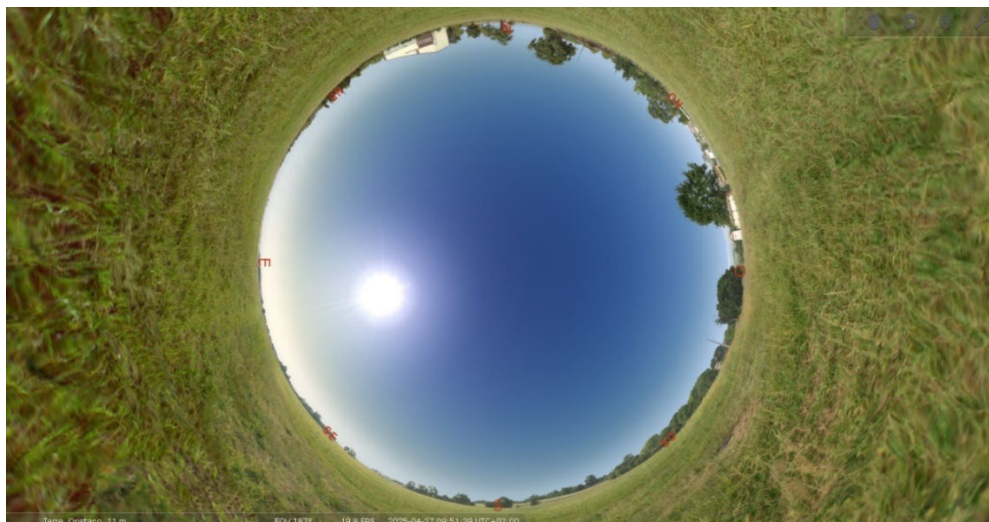


Figure 10 : situation astronomique (image : Stellarium)

Situation météo : les images satellites montrent que le ciel était fortement nuageux juste à l'ouest de la Sardaigne, et qu'il y avait des éclaircies plus au sud. Ceci confirme que l'horaire de l'observation est bien 9h51 locales (7h51 UTC) car les photographies du PAN montrent une importante couche nuageuse, non présente plus au sud de l'île où se trouvait l'avion à 8h05 UTC (Figure 11).

Le témoin indique que le ciel était chargé en nuages, ce qui est cohérent avec les données météorologiques.

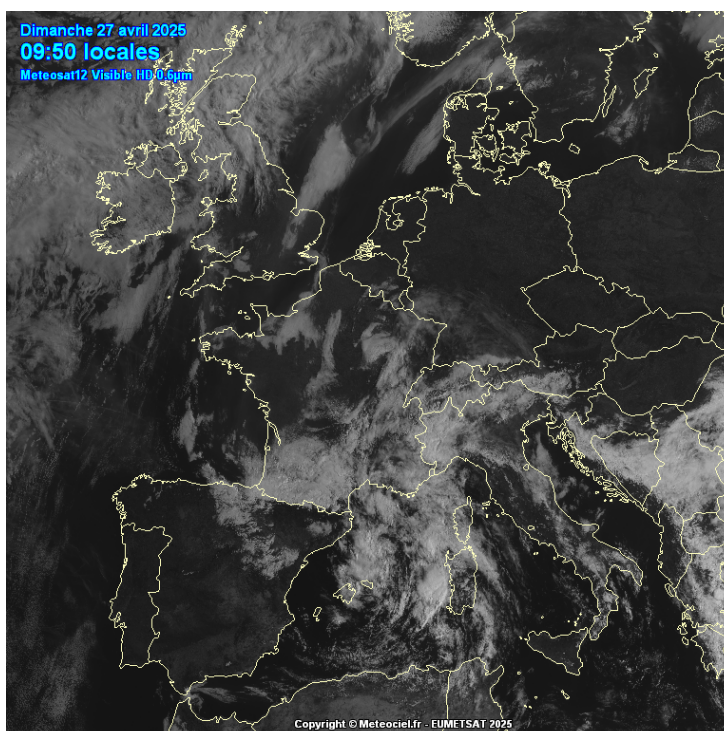


Figure 11 : situation météo (image : Meteociel)

Situation astronautique : l'observation ayant eu lieu en pleine journée, et à une altitude inférieure au vol TVF8800, toute observation de type astronautique peut être exclue.

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIGNAGE UNIQUE

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)*
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	
A2	(opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement	Marseille (13) ; Tunis (TUN)
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	Vol Transavia TO8800
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	« J'étais assis à mon siège et je regardais par le hublot à ma droite. »
B2	Adresse précise du lieu d'observation	
B3	Description du lieu d'observation	« L'avion survolait la Sardaigne, il était en altitude de croisière, le ciel était assez chargé en nuages. »
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	27/04/2025
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	10h05
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	0h, 0min, 10 à 15 secondes
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	« Aucun autre témoin, le couple à mes côtés dormaient. »
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 ?	« L'avion avançant il s'est éloigné du phénomène, qui lui avait l'air immobile. »
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NSP

B14	Conditions météorologiques	« Ciel chargé en nuages »
B15	Conditions astronomiques	« Le soleil éclairait les nuages par-dessus. »
B16	Equipements allumés ou actifs	« Aucun »
B17	Sources de bruits externes connues	« Aucun bruit identifié, le bruit de l'avion n'a pas permis de savoir s'il y en avait. »
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	« 1 objet unique observé. »
C2	Forme	« Forme d'œil, puis plus longiligne quand il s'est couché. »
C3	Couleur	« Sombre / noir. »
C4	Luminosité	« Aucune luminosité. »
C5	Trainée ou halo ?	Non.
C6	Taille apparente (maximale)	« Etant donnée la distance estimée de 1 km à 2 km de l'avion, l'objet devait être colossal pour que je l'observe aussi bien. »
C7	Bruit provenant du phénomène ?	« Aucun bruit. »
C8	Distance estimée (si possible)	« Difficile à dire en plein vol, je dirais entre 1 km et 2 km »
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« L'objet est apparu à l'ouest si on considère que l'avion volait sur un axe Nord > Sud. »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	« Zéro degré, l'objet est apparu à peu près à la hauteur de l'avion, un peu plus bas, puisqu'il a percé les nuages/ »
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	« L'objet s'est couché et est resté immobile pendant l'observation. »
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	« L'objet volait à peu près à la hauteur de l'avion, disons un peu plus bas, En considérant que l'objet a percé la couche nuageuse en dessous. »
C13	Trajectoire du phénomène	« Trajectoire montante, puisqu'il a percé les nuages à la verticale, après quoi il s'est couché. »
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	« Le PAN est apparu en un point fixe et s'y est maintenu. »
C15	Effet(s) sur l'environnement	« Nuages percés par l'objet lors de son apparition, pas de traces pérennes observables donc. »
D1	Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ?	OUI
E1	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	« J'étais très surpris de voir l'objet apparaître, les nuages formaient comme un parterre, c'est comme si l'objet avait percé le sol pour se stabiliser à la

		surface. J'ai vite réalisé que cet objet n'avait rien à faire là car nous étions en altitude de croisière, soit 10.000 m ou plus encore. »
E2	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	« J'ai interpellé mon épouse qui était assise quelques rangs derrière moi, je lui ai dit que j'avais observé un objet, et que je l'avais pris en photo. J'ai fait des recherches ensuite et j'ai trouvé une vidéo d'un événement ressemblant en mer Egée postée il y a 7 ans par le NY Post. » « J'ai aussi posté les photos sur des pages Facebook dédiées aux observations de PAN, là j'ai pu échanger avec des internautes qui m'ont donné des pistes possibles d'explication. »
E3	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	« Mes échanges avec des internautes ont conclu à un « contrail » ou une trainée laissée par un jet, dont l'aspect et la couleur peuvent varier au gré des conditions météo et de la température de l'air. Honnêtement ça ne colle pas vraiment avec mon observation, mais je peux me tromper. »
E4	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	« Je suis passionné par l'ufologie depuis mon enfance, je suis très documenté, j'ai souvent les yeux au ciel pour le contempler et j'ai eu la chance d'observer par 2 fois des ovnis, pour lesquels je n'ai pas trouvé d'explication. »
E5	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	« Je suis convaincu de l'existence des PAN, de part l'intérêt que je porte au sujet depuis toujours, mais aussi suite aux 2 observations précédentes dont j'ai fait l'objet, avant celle-ci. Les phénomènes inexplicables existent. Il reste à les expliquer. »
E6	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	« C'est possible, je l'espère en tout cas, car si j'ai mal interprété un phénomène connu, je préfère le savoir que nourrir des explications irrationnelles. »
E7	L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin ?	« Ça ne change rien, je ne suis pas un mystique, et je vis avec l'idée que depuis longtemps nous sommes régulièrement confrontés à des phénomènes aériens et marins qui dépassent nos connaissances. Ce sont toujours des moments particuliers, qui faussent nos repères connus et ouvrent la voie à des possibles insoupçonnés. Mais ça n'affecte pas mon quotidien ni ma façon de vivre. »

4- HYPOTHESE ENVISAGEE

L'hypothèse privilégiée est celle de l'observation d'une trainée de condensation d'un avion de ligne, en particulier du vol ITY672.

4.1. ANALYSE DE L'HYPOTHESE

L'aspect visuel du PAN est en effet très cohérent avec ce type d'observation. C'est d'ailleurs l'hypothèse qu'a reçue le témoin lors de ses échanges sur internet (« *mes échanges avec des internautes ont conclu à un « contrail » ou une trainée laissée par un jet, dont l'aspect et la couleur peuvent varier au gré des conditions météo et de la température de l'air* »).

Le vol ITY672 présente de grandes cohérences avec le PAN au moment de l'observation, puisqu'il se situe perpendiculairement au témoin, exactement dans l'axe d'observation, et qu'il vole à une altitude inférieure à celle du vol TVF8800, mais suffisante pour évoluer au-dessus de la couverture nuageuse et produire une trainée de condensation (voir figure 9).

4.2. SYNTHESE DE L'HYPOTHESE

HYPOTHESE(S)	EVALUATION*
1. Trainée de condensation	0.963

*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. Trainée de condensation - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 52145			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	Aspect visuel du PAN très cohérent avec une trainée de condensation	Marge d'erreur très faible	0.90
Couleur(s)	Couleur grise du PAN très cohérente avec une trainée de condensation	Marge d'erreur très faible	0.90
Azimut (préciser: début/fin)	Direction d'observation du PAN concordante avec le vol ITY672	Marge d'erreur très faible	0.90
Elevation (préciser: début/fin)	Altitude du vol ITY672 inférieure au vol TVF8800, supérieure à celle de la couverture nuageuse et suffisante pour émettre une trainée de condensation	Marge d'erreur très faible	0.90
Date/Heure	Passage du vol ITY672 à l'heure de l'observation (données Exif)	Ecart de 15mn entre l'heure mentionnée par le témoin et l'heure fournie par les données Exif des photos	0.80

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

La consistance* du cas est bonne : bien qu'il n'y ait qu'un seul témoin, deux photographies du PAN permettent de bien le visualiser dans son environnement.

*voir Glossaire

5- CONCLUSION

Le dimanche 27 avril 2025 dans la matinée, un passager prend un vol Transavia entre MARSEILLE (13) (aéroport de Marignane) et TUNIS (TUN). Vers 10h05, depuis son siège il regarde par le hublot à sa droite. Il observe alors un objet noir, de forme ovale, ressemblant à un œil. L'objet sort verticalement des nuages, comme s'il les déchirait. Il reste immobile juste au-dessus de la couche nuageuse, partiellement visible. Ensuite, il s'incline lentement, jusqu'à se placer à l'horizontale, aligné avec les nuages. À ce moment-là, il devient moins visible.

Le témoin prend plusieurs photos avec son téléphone portable, où le PAN est visible mais la qualité est médiocre en raison de sa position peu favorable. Il filme aussi une courte vidéo, difficile à exploiter car l'image bouge trop.

D'étrangeté faible et de bonne consistance* (témoin unique, 2 photos du PAN exploitables), ce cas s'avère être l'observation d'une trainée de condensation d'un avion de ligne, en particulier du vol ITY672.

L'aspect visuel du PAN est parfaitement cohérent avec une trainée de condensation.

Une reconstitution sur Flightradar24 montre qu'à l'heure de l'observation, déterminée finement grâce à l'exploitation de métadonnées des photos du PAN collectées par notre logiciel d'authentification d'images, la trajectoire du vol ITY672 correspond parfaitement au PAN : direction, altitude inférieure au vol TVF8800, tout en étant suffisante (>10000m) pour voler au-dessus des nuages et produire une trainée de condensation.

Le GEIPAN classe le cas en « A », observation d'une trainée de condensation.

*Glossaire :

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] 0.037

Consistance [C] = [I]x[F] 0.720

Fiabilité [F] 0.800

Information [I] 0.900

Classé A

