

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.

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](https://www.google.com/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

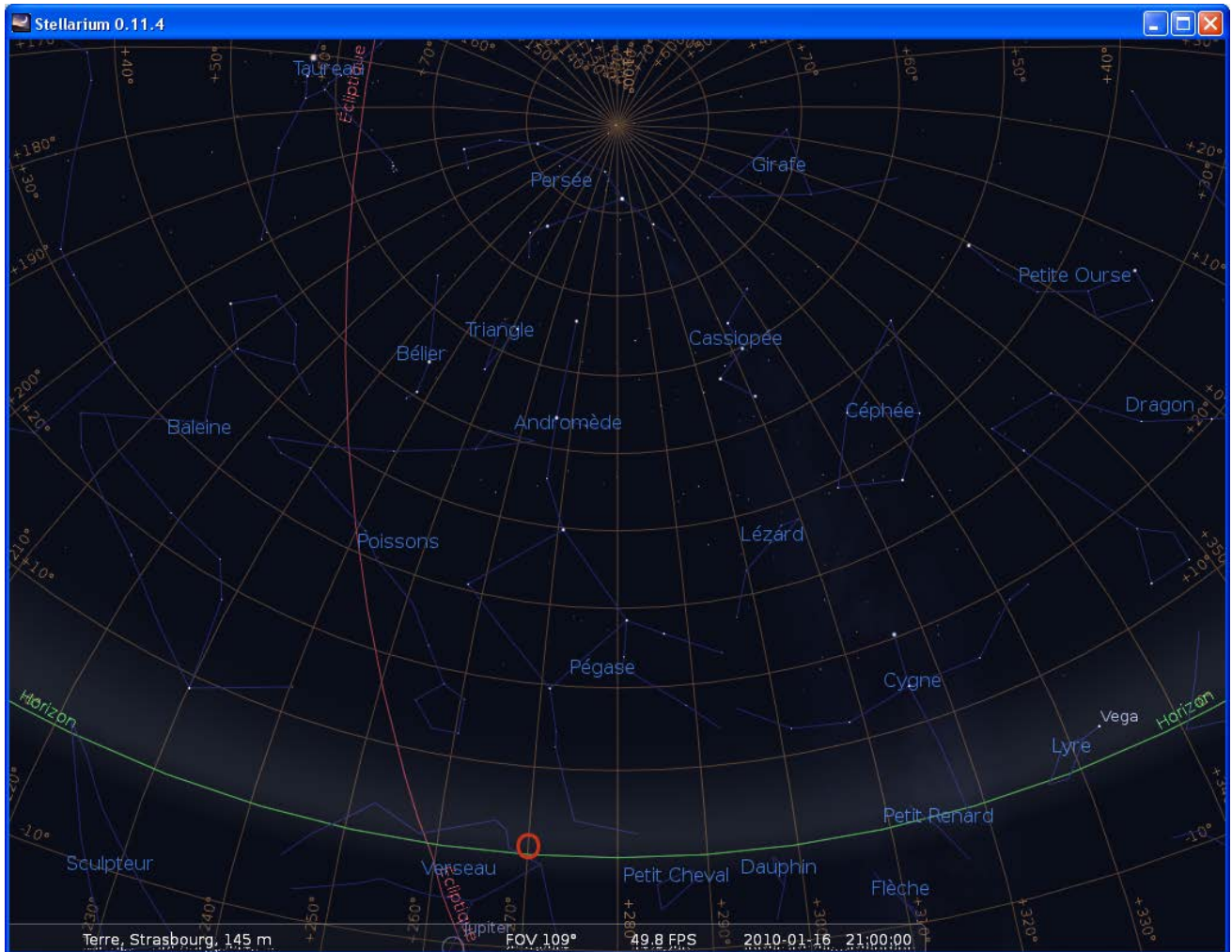
Un vent du Sud bien établi souffle sur la région strasbourgeoise ce samedi 16 janvier, et le temps est à la pluie.

[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 [le site du SIA](#) (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 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.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS Instrument approach

STRASBOURG ENTZHEIM

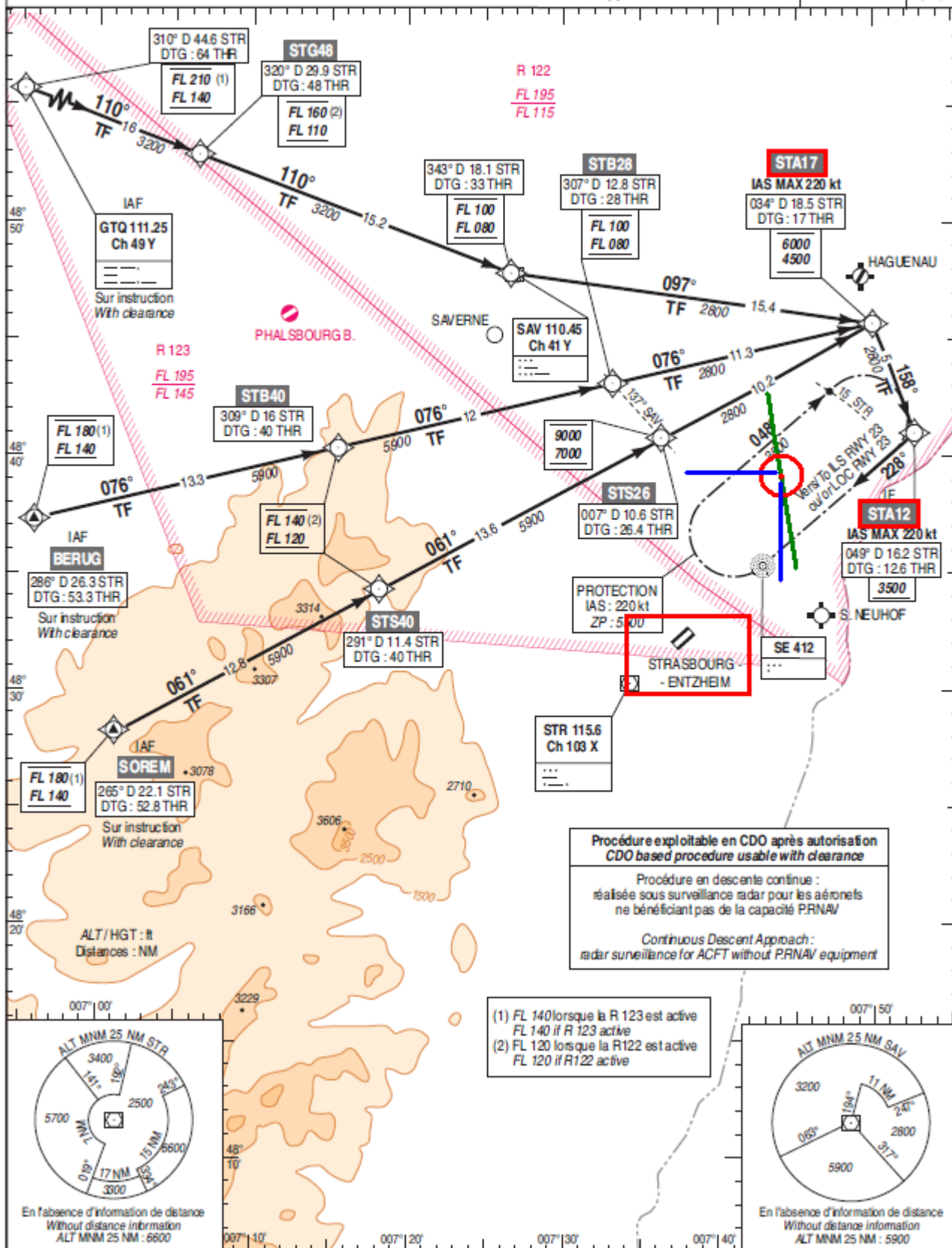
CAT A B C D

INA RNAV GTQ/BERUG/SOREM RWY 23

ATIS : STRASBOURG 126.925
APP : STRASBOURG Approche / Approach 120.7 (1) 119.575 (2) 133.1 (s)
TWR : STRASBOURG Tour / Tower 119.250

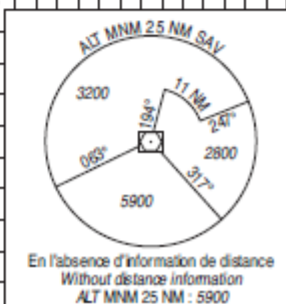
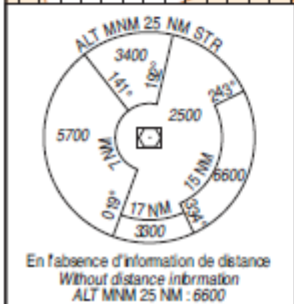
Atente résiduelle Residual holding
(1) Secteur Ouest / West sector
(2) Secteur Est / East sector

ILS - DME VAR
STZ 109.55 1°E
RDH : 54 (10)



Procédure exploitable en CDO après autorisation
CDO based procedure usable with clearance
Procédure en descente continue :
réalisée sous surveillance radar pour les aéronefs
ne bénéficiant pas de la capacité PRNAV
Continuous Descent Approach :
radar surveillance for ACFT without PRNAV equipment

(1) FL 140 lorsque la R 123 est active
FL 140 if R 123 active
(2) FL 120 lorsque la R122 est active
FL 120 if R122 active



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.

