



Lumières silencieuses au-dessus de Havré

1. INTRODUCTION

- 1.1. Témoin principal : SLE
 - Nombre de témoins : 1
 - Autres témoins :
- 1.2. Date : mardi 12/10/10
- 1.3. Heure locale : 23:40:00
- 1.4. Lieu de l'observation :
 - Havré (Mons), Belgique
 - N° Carte IGN 1/10.000 : 45/8N
 - Coordonnées WGS : 50°26' & 4°3'
- 1.5. Observation nocturne
- 1.6. Direction générale dans laquelle regardait le témoin : N213° au plus près
- 1.7. Hauteur sur l'horizon (élévation en degré) : 25° au plus près
- 1.8. Aspect/forme : NC
- 1.9. Couleur : deux feux blancs et un feu rouge clignotant
- 1.10. Taille apparente : 2,64° au plus près
- 1.11. Bruit : Néant
- 1.12. Distance témoin/phénomène : non déterminée estimée proche par le témoin
- 1.13. Trajectoire : courbe nord-sud puis est
- 1.14. Vitesse angulaire ou vitesse : 6,25° par seconde
- 1.15. Durée totale de l'observation : 123 secondes
- 1.16. Manière dont a pris fin l'observation : L'objet quitte le champ de vision du témoin. Le témoin se déplace vers l'arrière de la maison où il a un champ de vision plus ouvert mais il n'y a plus de trace de la présence des lumières. Le témoin rentre à son domicile et raconte son observation à son épouse.
- 1.17. Origine de l'information : Email au COBEPS
- 1.18. Nom de l'enquêteur principal : Jean-Marc Wattecamps
 - Nombre d'enquêtes achevées : 14
 - Autre(s) enquêteur(s) :
- 1.19. Date de début d'enquête : 13/10/10
- 1.18. Classification : LN IC : 0,41 IT : 0,14



2. DESCRIPTION DES LIEUX DE L'OBSERVATION

La zone de l'observation est de type rural. Le terrain est principalement recouvert par des cultures.

Dans la position du témoin au plus près du phénomène, il y a un terril culminant à 77m à 250m au nord-est de cette position. Havré est situé au sud de Obourg où les craies sont exploitées pour produire du ciment. Le sous-sol est composé de terrains du Crétacé et de dépôts de couverture de l'Eocène. Il n'y a aucun pli significatif, pas de faille ayant affecté ces terrains.

3. CONDITIONS DE L'OBSERVATION

3.1. Visuelles : 6km

3.2. Météorologique

Aéroport de Chièvre 23h20:

Le vent provient du nord (20°) avec une vitesse de 6 nœuds (11km/h).

Beaufort : 2.

Quelques nuages à 25000 pieds (7500m).

La température est de 7 °C.

Le point de rosée est de 5 °C.

L'humidité relative est de 87%.

La pression au niveau de la mer est de 1018hPa.

Froid éolien (température ressentie) : 5.

3.3. Astres visibles

La Lune n'est pas présente dans le ciel cette nuit là.

Jupiter, au sud, est l'objet le plus brillant du ciel. Sa magnitude est de -2,73.

Altair et Vega avec une magnitude de 0,75 et 0 sont à l'ouest.

4. CIRCONSTANCES DE L'OBSERVATION

SLE rentre d'une séance de squash. Il est 23h40. Il vient du sud sur la Rue SA à Havré près de Mons. Il aperçoit sur sa gauche ce qu'il interprète tout d'abord comme un avion en phase d'atterrissage. Il poursuit sa route pour bifurquer sur la droite et entrer dans la rue de X où se trouve son domicile.

5. RECIT DE L'OBSERVATION

SLE circulait à bord de sa voiture sur la rue SA à 7021 Havré (près de Mons) le mardi 12 octobre 2010 à 23h40. Il rentrait d'une séance de squash. La route est déserte. Il aperçoit devant lui ce qu'il identifie tout d'abord comme un avion qui faisait mine de descendre depuis le nord-ouest vers le sud-sud-est. Celui-ci



avait deux lumières blanches aux extrémités et une rouge clignotante au centre. (Point 1 - Figure 1). A ce moment les lumières sont à l'azimut N351°E et à une élévation de 14°. Leurs tailles apparentes ne peuvent être déterminées.

SLE n'y fait pas plus attention que ça, car des avions passent fréquemment au-dessus de cette zone (en gros, du nord vers le sud) qui constitue une route aérienne qui rallie l'aéroport de Charleroi.

En tournant pour prendre une rue à droite SLE aperçoit de nouveau le même objet, du moins en est-il persuadé, beaucoup plus bas cette fois (avec toujours les mêmes lumières allumées). Il était à une altitude estimée par le témoin entre 30 et 50 mètres (Point 2 - Figure 1). A ce moment le feu rouge central de l'objet, qui clignote avec une fréquence de un éclat par seconde et demi, est à l'azimut N31°E et à une élévation de 38°. Sa taille apparente, déterminée par l'écartement entre les lumières blanches, est de 1°. Pour SLE, il est trop bas pour un avion.

Plus loin, approchant de son domicile, l'objet survole le témoin. Il le voit entamer un virage, comme un avion, sur l'aile, de sorte que les lumières sont alignées verticalement. Les lumières traversent la route. La vitesse de l'objet est très réduite. Ensuite, SLE se gare devant chez lui, l'objet disparaît derrière la maison et les arbres en virant vers le sud-sud-est. SLE sort très rapidement de sa voiture. Il est frappé par le silence le plus complet... aucun bruit de moteur, pas d'abolements, rien. Il court vers sa terrasse à l'arrière pour voir l'objet volant qui devait s'y trouver... et là, rien... il avait disparu. Pas une trace, pas un bruit. (Point 3 - Figure 1). Durant cette phase le phare rouge central de l'objet passe de l'azimut N213°E à N163°E en sept à huit secondes pour une élévation passant de 25° à 19°. Sa taille apparente est de 2,64°.

L'observation aura duré deux minutes et quelques secondes. A aucun moment le témoin ne vit un fuselage, seulement des lumières de type led dont l'apparence ne varia pas.

6. EFFETS SECONDAIRES

Néant

7. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

1°) Le 13/10/2010, SLE contacte le COBEPS par Email pour faire part de son observation.



- 2°) JMWS contacte le témoin et un rendez-vous est fixé pour le samedi 16/10/2010.
- 3°) Le 16/10/2010, durant 1h30 JMWS entend le témoin à son domicile. Ils reconstituent ensemble et chronomètrent les différentes phases de l'observation.
- 4°) Le 17/10/2010, JMWS envoie un Email à SLE pour demander des précisions et proposer un premier scénario du déplacement des lumières.
- 5°) JMWS envoie un rappel le 20/10/2010. SLE répond le lendemain qu'il donnera les informations bientôt étant très occupé.
- 6°) JMWS envoie un second rappel le 27/11/2010 et un coup de fil une semaine plus tard.
- 7°) JMWS envoie un dernier rappel le 06/01/2011.
- 8°) Le témoin envoie les dernières informations le 13/01/2011.
- 9°) Clôture de l'enquête le 16/01/11.

8. IMPRESSION PERSONNELLE DE L'ENQUÊTEUR

Témoin crédible qui gardait une certaine fébrilité par rapport à son observation. A priori le témoin a été réellement confronté à un objet assez surprenant pour réveiller son épouse et faire une déclaration au COBEPS. S'il devait s'agir d'un avion qui atterrirait à Charleroi, ce serait probablement d'un appareil de type Boeing 737-800 (qui compose l'entièreté de la Flotte de Ryanair - premier opérateur de cet aéroport). Son envergure est de 34,32m et sa longueur de 42m.

Les feux de ce Boeing sont:

- les feux de position bout d'aile vert à droite, rouge à gauche et blanc à l'arrière mais ces feux ne sont pas très intenses;
- les feux d'atterrissage sur l'aile à proximité du fuselage (bords d'accroche des ailes), ils sont écartés de quatre à cinq mètres;
- les beacons ou feux anticollision rouges tournant à une fréquence de une à deux secondes au-dessus et au-dessous du fuselage;
- un feu d'atterrissage sur le train d'atterrissage avant.

Les candidats les plus probables au vu de la description sont donc le beacon inférieur et les deux lumières blanches sur le bord d'accroche des ailes (Figure 7). Les beacons sont allumés en permanence et les feux d'atterrissage à des altitudes inférieures à 3000m. Entre les feux d'atterrissage, nous considérerons qu'il y a 5m d'écartement (fuselage de 3,53m de diamètre).

Au terme de l'observation par SLE, l'appareil doit encore s'aligner sur la piste



de Charleroi en virant ensuite vers l'est pour s'aligner vers l'azimut N64°E de la piste. Le bord de la piste se trouve alors à environ 25km. Avec une pente d'approche de 3°, ce qui est le plus courant, l'avion devrait se trouver à une altitude de 1310m.

Au point 3, le phénomène est selon le témoin à une élévation de 19° environ, soit à une distance du témoin de 4024m, en considérant l'altitude de 1310m. A cette distance l'angle formé par les feux blancs du bord d'accroche des ailes serait de 0,07°, angle plus de trente-cinq fois plus petit que celui estimé par le témoin. S'il s'agissait de lumières en bout d'aile, pour un autre modèle d'avion mais de même gabarit, l'angle aurait été de 0,49° encore largement inférieur aux 2,64°.

L'aéroport de Chièvre se trouve à peine plus près (22km) et aurait nécessité d'autres manœuvres pour un atterrissage. L'avion aurait dû revenir de là d'où il provenait. Ce ne pouvait être un décollage à partir de Chièvre car dans ce cas les pentes sont de l'ordre de 10° et l'avion se trouverait à plus de 3000m d'altitude.

L'hypothèse d'un avion plus petit de type Cessna ne correspond pas, surtout à cause de la disposition des lumières. Ces petits appareils ne disposent que d'un seul feu blanc d'atterrissage placé soit sur l'aile gauche ou sur le train d'atterrissage (Figure 8).

Si c'était un avion Boeing 737, il devait se trouver bien plus bas. En prenant l'angle donné par le témoin, supposant qu'il s'agit des deux feux blancs du bord d'attache des ailes et du beacon inférieur, la distance du témoin à l'avion aurait été de 108m. A cette distance le bruit aurait été infernal.

S'il s'agissait de lumières blanches fixes en bout d'aile pour un gabarit semblable à un 737, l'avion se serait trouvé à 743m du témoin. Le bruit aurait aussi été très important. Mais dans ce cas le trajet suivi par l'objet ne correspondrait pas à ce qui est décrit par le témoin au niveau des azimuts.

On peut également essayer de calculer la vitesse. Connaissant la distance entre les lumières (5m), il est possible de calculer au "Point 2" de la "Figure 1" une distance au phénomène de l'ordre de 286m et une distance de 108m au "Point 3" de la même figure, connaissant la durée de la transition (55sec + 8sec), la vitesse de l'objet serait d'environ 30km/h.

En conclusion, on ne peut tout à fait écarter la possibilité d'un avion en approche de Charleroi mais l'appareil aurait été très bas et pratiquerait des manœuvres assez serrées. Cela suppose aussi que le témoin a mal évalué les positions de l'avion et ses manœuvres. J'imagine que ceci est possible, certainement lorsque le témoin était dans son véhicule et en mouvement mais il me semble que, lorsqu'il en descend, le bruit aurait été perceptible. A cette distance également, il aurait été assez étonnant de ne pas discerner un fuselage qui est éclairé par les feux d'atterrissage proches de la cabine.

9. APPRECIATION

A priori, cette observation à autant de chance d'être classée non identifiée que d'être classée en avion probable. Identification probable à 50%.

10. ANNEXES (croquis, plans, cartes, photos des lieux, etc.)

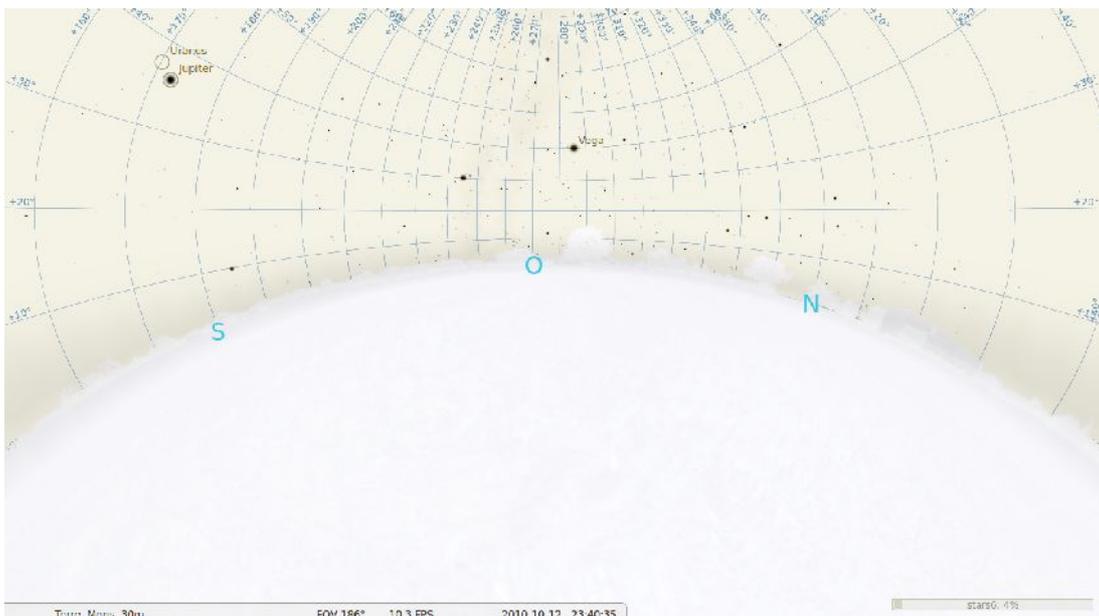


Figure 2 : Jupiter est l'objet le plus brillant du ciel.

COBEPS



Figure 4 : deuxième point d'observation. Les lumières sont très basses.



Figure 5 : troisième point d'observation. Les lumières virent et s'éloignent.



Figure 7 : Les feux d'un Boeing 737-800