



COMPTE RENDU D'ENQUETE DU COBEPS

Survol et disparition au-dessus de Sterpenich : 11/01/2018

N° COBEPS : 20180111Sterpenich

Date de clôture de l'enquête : 15/12/2018

1. INTRODUCTION

ITEM	DESCRIPTION
1.1. Témoin principal :	Mme JP, 33 ans.
Nombre de témoins :	3.
Autres témoins :	Son mari GS (46 ans), sa fille OP (12 ans).
1.2. Date :	Jeudi 11/01/2018.
1.3. Heure locale :	Entre 20:30 et 20:40.
1.4. Lieu de l'observation :	Sterpenich/Arlon (prov. Luxembourg), bretelle d'accès à la E411 en direction de Bruxelles.
N° Carte IGN 1/10.000 :	69/5S.
Coordonnées GPS :	49,641 – 5,886 Altitude : 342 m.
1.5. Observation diurne/ nocturne :	Nocturne.
1.6. Azimut et élévation de début d'observation :	GPS 49,641 – 5,887 ; Azimut 310° Elévation 20° ; Taille angulaire 20°.
1.7. Azimut et élévation de fin d'observation :	GPS 49,641 – 5,886 Azimut 338° Elevation 60°
1.8. Aspect/forme et couleurs :	Multiples petites lumières rondes vertes et rouges (en alternance?) disposées en cercle avec au centre une grande surface lumineuse blanc-jaune, séparée du cercle de petites lumières extérieures ; présence de deux « pieds » disposés symétriquement de part et d'autre sub-horizontalement.
1.9. Couleur :	Voir point 1.8.
1.10. Dimension angulaire :	20°.
1.11. Bruit :	Pas de bruit perçu.



1.12. Trajectoire et déplacement :	Rectiligne se dirigeant vers les témoins et les survolant probablement.
1.13. Vitesse angulaire ou vitesse :	40° parcourus en quelques secondes. Les témoins se déplaçaient sur la bretelle d'autoroute. Ils ont fait un déplacement d'environ 70 m durant le temps d'observation et ont fortement ralenti après la première vision des lumières.
1.14. Durée totale de l'observation :	Entre 10 et 15 secondes.
1.15. Manière dont a pris fin l'observation :	Les lumières ont « disparu » de la vue des témoins.
1.16. Origine de l'information :	SOS OVNI.
1.17. Nom des enquêteurs :	Vincent De Baeremaeker, Albert Pemmers et Jean-Marc Wattecamps. Il s'agit de trois enquêteurs chevronnés ayant réalisé plusieurs dizaines d'enquêtes chacun.
1.18. Date de début d'enquête :	15/01/2018.
1.19. Classifications ufologiques :	Bonne crédibilité mais faible étrangeté. PAN B : Avion – Les témoins ne sont pas en accord avec cette classification.

2. DESCRIPTION DES LIEUX DE L'OBSERVATION

ANNEXES – Figure 1 : L'observation se déroule alors que les témoins sont en mouvement et accèdent à une bretelle d'autoroute (E411). L'environnement est péri-urbain à proximité d'un zoning commercial aux portes d'Arion et du Grand-Duché de Luxembourg. L'heure n'est pas tardive et, donc, il y a de la circulation sur l'autoroute tout au moins. Les témoins signalent l'absence d'autres véhicules sur la bretelle qu'ils empruntent.

3. CONDITIONS DE L'OBSERVATION

3.1. Visuelles

8 km de visibilité à l'aéroport de Luxembourg.

3.2. Météorologique

SYNOP de l'aéroport de Luxembourg situé à 22 km à l'est de la position des témoins. Temps local GMT+1. Altitude de l'aéroport 376 m.

AAXX 11201 06590 42258 73602 10055 20052 39753 40209 53017 828			
warning : not processed : 828			
SYN OP	Synoptic observation (non-standard time)		
	section 0 :		
AA XX	fixed land station		
112 0	observation time :	on the 11., 20:00 UTC	
1	wind data :	m/s	
065 90	station id :	06590 (Europe)	
	section 1 :		
4	precipitation data :	omitted (not available)	
2	weather data :	omitted (no significant phenomenon)	
2	base of lowest cloud from :	100 m	330 ft
	to :	<200 m	<660 ft
58	Visibility :	8 (.. <9) km	5 miles
7	total cloud cover :	7/8 (9/10) or more, but not 8/8 (10/10)	
360 2	Wind :	from the north (360° (+4°/-5°)) at 7.2 km/h	3.9 kt = 4.5 mph = 2 m/s
100	Temperature :	5.5 °C	41.9 °F
55 2	Dewpoint :	5.2 °C	41.4 °F
005 2	relative humidity*:	98 %	
397 53	station level pressure :	975.3 hPa	28.80 in. Hg = 732 mmHg
402 09	sea level pressure :	1020.9 hPa	30.15 in. Hg = 766 mmHg
530 17	pressure change (station level) since 3 hour(s) :	+1.7 hPa, having decreased or steady, then increased ; or increased, then increased more rapidly	

copyright (c) 2006-2018 metaf2xml @  SOURCEFORGE

La visibilité est mauvaise. Il y a des nuages bas (100 à 200 m + 34 m – différence d'altitude avec l'aéroport) et ils couvrent presque la totalité du ciel (7/8). Cette situation n'évolue pas dans le reste de la soirée à Luxembourg.



Le site Infoclimat dispose des données d'une station située à Buzenol, soit 20 km à l'ouest du lieu de l'observation. À 20:00 la température est de 4,8° et le vent vient bien du secteur nord azimut 10° avec une vitesse de 7 km/h. L'air est saturé à 100 %, la température de condensation est atteinte et il doit faire brumeux. Les conditions sont assez similaires à celles décrites à l'aéroport de Luxembourg. <https://www.infoclimat.fr/observations-meteo/archives/11/janvier/2018/buzenol/06484.html>.

A Saint-Hubert, à 55 km au NO de l'endroit de l'observation, le temps est dégagé. La couverture nuageuse n'est que de 1/8 entre 20:00 et 21:00. Mais dès 21:00, ce sont des brumes glacées qui se lèvent.

Les indications sont claires : la région est sous une couverture nuageuse assez dense, mais pas nécessairement complète partout et tout le temps. Les témoins affirment voir les étoiles ; en tous les cas, ils en sont certains de retour à leur domicile situé à Tintigny à 27 km à l'ouest du lieu de l'observation. C'est plus probable à Tintigny qu'à Sterpenich qui est beaucoup plus proche de l'aéroport de Luxembourg où la météo est bien connue et le ciel bien couvert par des nuages bas.

3.3. Astres visibles

ANNEXES – Figure 2 : Les astres ne sont a priori pas visibles, car le ciel est couvert et d'autre part, la bretelle est éclairée. S'il y a une trouée dans les nuages à ce moment-là, Vega est assez lumineuse (azimut 325, élévation de 17° et magnitude 0). Vers le nord, le radiant des météorites des Quadrantides est présent à 17-18° d'élévation. Mais ces météorites sont généralement de faibles magnitudes et donc probablement non observables dans les conditions de luminosité du ciel sur le site d'observation des témoins.

4. CIRCONSTANCES DE L'OBSERVATION

Les témoins sont sortis en famille pour faire des achats au Décathlon. Ils se rendent ensuite au McDonald's situé à 100 m de là et à équidistance de la bretelle d'autoroute pour se restaurer. Ils quittent le fast-food entre 20:30 et 20:40 pour retourner chez eux à Tintigny. GS est certain d'avoir regardé sa montre à 20:30 en sortant de l'établissement.

5. RECIT DE L'OBSERVATION

ANNEXES – Témoignage intégral de JP, résumés du témoignage d'OP et éléments de GS.

Résumé des enquêteurs sur base des trois témoignages : L'observation est brève. Ils viennent de sortir du McDonald's, traversent le pont qui surplombe la E411 pour prendre la bretelle d'autoroute, à gauche, en direction de Namur-Bruxelles. Les fenêtres sont fermées et la radio ne fonctionnait pas. En s'engageant sur la bretelle, GS, le mari du témoin principal (JP) aperçoit une lumière importante dans le pare-brise, un peu à droite en direction du nord-nord-ouest. Il dit « Oh un avion ! ». JP à

COBEPS

ce moment est sur le siège avant droit et regarde vers le bas. Le véhicule est maintenant engagé sur la bretelle et JP lève la tête, la tourne et regarde à sa droite. Elle observe des lumières assez hautes en altitude. C'est le blanc-jaune qui domine, mais il y a aussi des lumières rouges et vertes. Elles se trouvent à un azimut de 310° et une élévation de 20° . Ces lumières occupent déjà un angle solide de 20° steradians. JP a d'emblée une impression de très grande taille. Les lumières « descendent » et/ou s'approchent rapidement. Sa fille OP (12 ans) est assise à l'arrière gauche. Elle est occupée à déverrouiller son smartphone au moment où le conducteur signale les lumières et elle se penche pour les observer à travers la vitre latérale arrière droite du véhicule. Les lumières ont déjà dû avancer dans la direction des témoins.

JP exprime son étonnement : « Mais c'est quoi, mais c'est énorme ! ». A ce moment, GS doit avoir ralenti et jette de temps en temps un œil dans la vitre latérale droite. GS estime qu'à ce moment les lumières occupent en taille angulaire toute la surface de la vitre (un peu plus de 20° d'angle). Il doit s'être alors déroulé environ 5 secondes. JP observe maintenant des détails. Les lumières vertes et rouges, très nombreuses (deux dizaines environ) sont disposées en un grand cercle. Elles se répartissent de façon non déterminée, mais pas de manière organisée (le témoin ne peut pas dire si elles s'alternaient ou si les rouges étaient davantage disposées d'un côté par exemple). Ces lumières sont fixes, non éblouissantes. Au centre de ce cercle, se trouve une lumière circulaire blanc-jaune. Cette lumière centrale est également fixe et éblouissante (« fait mal aux yeux »), mais sa surface est beaucoup plus grande que celle des petits feux colorés. Les deux groupes de lumières sont séparés par un anneau noir, un espace sans lumière. La surface éventuelle qui sépare ces deux ensembles lumineux n'apparaît pas, elle n'est pas éclairée. Elle semble lisse. Elle ne laisse pas entrevoir le ciel que JP dit étoilé. En plus de ces lumières, JP décrit la présence de deux « pieds arrondis », des « barres qui redescendaient ». Le dessin de JP montre ces barres situées à l'extérieur de part et d'autre d'un diamètre qui coupe le cercle des lumières rouges et vertes en deux parts égales. GS, occupé par la conduite, aperçoit une structure circulaire. Il mentionne les mêmes ensembles de feux, des mêmes couleurs. Il a cependant l'impression que les feux verts sont plutôt rassemblés d'un côté et les rouges de l'autre.

Les lumières descendent et/ou s'approchent rapidement. Leur trajectoire les amène à survoler la voiture, une Dacia Sandero. La voiture a encore avancé même si elle roule tout doucement. Le centre des lumières se trouve alors à l'azimut 338° et une élévation de 60° . La taille est énorme, mais toutes les lumières restent visibles dans le champ visuel, JP ne doit pas tourner la tête pour visualiser tout le phénomène (maximum 45° d'angle solide). JP, qui n'a jusqu'à présent pas quitté les lumières des yeux, veut alors ouvrir la fenêtre et actionne la commande électrique pour pouvoir sortir la tête. Elle perd un bref moment le contact visuel et n'observe plus rien une fois la tête sortie de la voiture. Elle regarde partout et dans le rétroviseur. Les lumières ont disparu.



OP qui avait vu les lumières, les a suivies des yeux une fois penchée et les perd aussi de vue lorsqu'elles passent au-dessus de la voiture. Elle se redresse, puis regarde dans la vitre gauche pour tenter de les retrouver, mais ne les voit plus.

A aucun moment les témoins n'ont perçu de bruit lié d'après eux au phénomène.

L'observation n'a pas duré plus de 15 secondes selon les témoins. Mais il est probable que celle-ci a duré moins de 10 secondes en réalité.

6. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Les témoignages ont été recueillis le 21/01/2018 par entretiens cognitifs séparés et simultanés de chaque témoin. GS et JP ont ensuite accompagné les enquêteurs à l'endroit de l'observation et ont répété leurs observations. Les angles ont été déterminés sur place dans des conditions similaires.

JP est particulièrement choquée par l'observation. Mais elle n'a pas eu peur et se déclare plutôt émerveillée. Cependant, elle dort mal les jours qui suivent et jusqu'encore à l'arrivée des enquêteurs. Elle est très nerveuse et pressée de témoigner. Elle a fait des recherches sur Internet, le soir même, pour comparer avec son observation. Elle trouve des similitudes avec les « Soucoupes volantes » sauf pour les pieds qui, avec la disparition subite du phénomène, l'ont particulièrement marquée. Elle a l'impression d'avoir « des zones d'ombres » qui l'empêche d'aller en profondeur dans ses descriptions. Elle souhaitait et souhaite encore être hypnotisée pour retrouver ces détails qui lui semblent perdus.

GS travaille dans la sécurité. Il a notamment été gardien à l'aéroport de Luxembourg et est catégorique : ce n'était pas un avion. Il est beaucoup moins marqué par l'observation. OP a parlé de ce qu'elle a vu autour d'elle, mais ne semble pas choquée outre-mesure par ce qu'elle a observé.

Il n'y a aucun autre témoignage ce soir-là parvenu au COBEPS ou dans d'autres organisations ufologiques. Selon les témoins il devait y avoir des voitures sur l'autoroute mais aucune sur la bretelle.

Les données bancaires ne permettent pas de déterminer une heure plus précise de l'observation. Le trajet entre le McDonald's et la bretelle d'autoroute n'est que de 30 secondes, peut-être une minute avec l'embarquement dans le véhicule et la sortie du parking. JP et GS sont persuadés d'être sortis exactement à 20:30 du McDonald's. Lors du premier témoignage par E-mail, JP signale 20:35.

7. IMPRESSION PERSONNELLE DES ENQUETEURS

La charge émotionnelle est très grande chez JP en contraste avec son mari et sa fille. Les témoins sont sincères et ont été très surpris par l'observation. Ils ont répondu à toutes les demandes des enquêteurs.

GS soutient son épouse et affirme, à partir de ce qu'il a vu, qu'il est certain que ce n'était pas un avion.





9. APPRECIATION FINALE

Il reste des incertitudes quant à ce qui a été observé par les témoins. Les descriptions sont impressionnantes mais, toutefois, il se fait que dans l'intervalle de temps probable de l'observation, un gros avion en phase d'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg a survolé le lieu de l'observation.

ANNEXES – Figure 3 : A 20:37, un Boeing 747 8F de CargoLux passe au-dessus de la bretelle (PlaneFinder : l'altitude est de 1890 m et la vitesse au sol de 504 km/h ; son cap est au 142, donc il vient de l'azimut 322). Tous ces éléments ne sont pas incompatibles avec l'observation.

Selon Wikipedia : « *Le 747-8 est la plus grande version du 747, le plus grand avion commercial construit aux États-Unis et le plus long avion à passagers du monde* (in Jon Ostrower, « *Boeing 747-8I completes first flight* », *Flight International*, 20 mars 2011 (ISSN 0015-3710)). *Le 747-8 est proposé en deux versions : le 747-8 Intercontinental (747-8I) pour les passagers et le 747-8 Freighter (747-8F) pour le fret.* » La longueur de l'avion est de plus de 76 m et son envergure de 68 m. A 2000 m, il occupe un angle solide de 2° : c'est cependant 10 fois plus petit que la plus petite taille définie par les témoins. Il faut donc imaginer une très grande exagération. D'autre part, il faut aussi pouvoir comparer les lumières. Les couleurs correspondent effectivement aux feux des avions. Vert et rouge sont les couleurs des feux de position et blanc-jaune celle des phares d'atterrissage. Ces feux sont fixes comme décrits. Par contre les feux de positions sont en bout d'aile et « n'entourent » pas l'avion ; de plus il n'y en a que deux. Ils sont visibles quel que soit l'angle sous lequel l'appareil est observé et ne sont pas très intenses. Arrivant de face les grands feux d'atterrissage blancs, eux, peuvent paraître au centre. Ce sont ceux qui sont d'abord aperçus et de très loin à l'approche de l'aéroport, c'est effectivement ce qui apparaît d'abord à JP. Ces feux sont très intenses et orientés, donc éblouissants. Les pieds dessinés par JP et OP pourraient correspondre aux deux principaux trains d'atterrissages du Boeing arrivant de face. Comme pour les autres 747, le Boeing 747-8F dispose de 4 trains d'atterrissage principaux, deux sous les ailes et deux sous le fuselage, en plus du train avant. L'humidité est très importante: 98%, et dans ce cas le nez de l'avion peut par condensation, refléter les lumières soit de l'avion lui-même, soit d'autres avions en circuit dans la TMA; est-ce que cela suffirait à expliquer les multiples lumières vertes et rouges ?

On voit que dans l'apparence générale, il n'y a pas de conformité parfaite, mais, malgré-tout, un ensemble d'éléments convergents. Il faudrait encore, en plus, expliquer l'absence de bruit et la disparition subite des lumières. A l'atterrissage d'un avion, les bruits de moteurs sont réduits, l'avion doit ralentir et donc la vitesse de rotation des turbines est plus faible, réduisant d'autant le bruit et en particulier les sons les plus aigus. Et aussi il faut ajouter que cet avion est équipé de 4 turboréacteurs à double flux, le General Electric GENx, avec des ailettes en plus petit nombre et tournant moins vite, ce qui en fait le moteur le plus silencieux construit

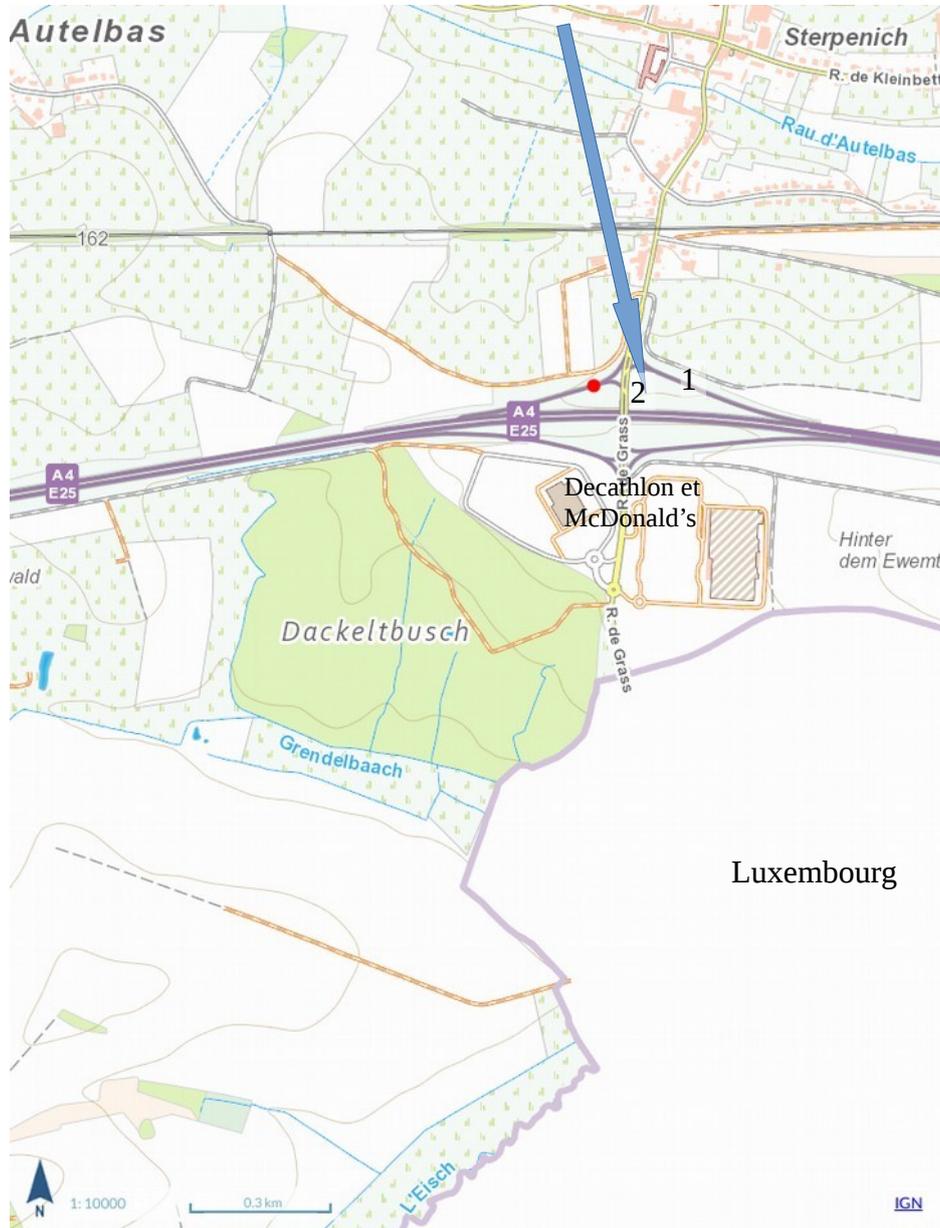


par General Electric. Ajoutons que le vent soufflait vers le nord, dans le sens du vol, que le bruit avançait l'appareil au moment où les fenêtres de la voiture étaient fermées, que le moteur tournait et qu'il pouvait être peu perceptible. En passant au-dessus des témoins, fenêtre ouverte alors, le bruit peut être réduit, car les témoins sont alors situés dans la zone d'ombre ANNEXES – Figure 4. Enfin, la couverture nuageuse fournit une explication probable à la disparition de l'avion. En effet, on peut imaginer qu'il y ait une trouée dans la couverture nuageuse vers le nord, mais la couverture étant à 7/8, cette trouée n'est pas très importante. Arrivé au-dessus de la voiture, l'avion est passé au-dessus des nuages bas, et, n'est alors plus visible.

Notre conclusion est donc que l'observation correspond bien au survol d'un avion observé dans des circonstances particulières qui ont mené à une mauvaise identification. La probabilité de cette explication est de l'ordre de 60 %. Nous classons en PAN B : avion probable. **Notons que les témoins contestent fortement cette explication. Nous respectons leur point de vue, mais on ne peut évacuer cette importante possibilité de confusion.**

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

Figure 1 : localisation



Les positions 1 et 2 des témoins au début et à la fin de l'observation. La flèche bleue le trajet des lumières observées.

Figure 2 : le ciel astronomique vers le nord



Témoignage de JP

21/01/2018 enregistrement total 45:52

Interview de JP, 33 ans par JM Wattecamps. Entretien cognitif.

1^e Récit intégral (durée 10 minutes environ).

JP est encore stressée et pressée de parler. Elle parle extrêmement rapidement.

« Comment commencer, quoi ?... Moi, je me rappelle vraiment de tout. Donc, il y a juste un point où je ne suis pas vraiment sûre à 100 %. C'est ce que j'essaie de chercher depuis des jours, de revoir, et je vous ai dit cette plage noire [dans l'esprit du témoin] qui m'empêche d'aller voir en profondeur...

C'est ça qui est assez spécial, en fait. Mais sinon, c'est simple : j'étais à droite dans la voiture, mon mari était à gauche, il conduisait. Et en fait, on prenait une sorte de... on était en face... on prenait une sorte de route qui tourne sur la gauche. Et à ce moment-là, en fait, il me dit : « Oh, un avion ! ». Donc moi, je me dis dans ma tête, un avion, d'accord. Et je regarde sur la droite, à ma droite. Au début, c'était quand même assez haut. Je vois quand même pas mal de spots lumineux. En fait, un cercle lumineux. Mais c'était quand même assez haut. Donc, je regarde par la fenêtre, comme cela, et textuellement, c'était ça : « Mais c'est quoi ? mais c'est énorme ! ». Et en fait, c'était tout un grand cercle lumineux avec des spots rouges et verts, ça je m'en... je vois l'image, mais pas clignotants. Je veux dire, ils étaient fixes. Et sur le centre du gros

COBEPS

cercle, il y avait comme un cercle plus petit, en fait. Et il y avait... moi j'ai vu une lumière entre le blanc et le jaune, mais pas une lumière qui faisait mal aux yeux ; je pouvais regarder, il n'y avait pas de souci. Mais je n'arrive plus à situer si c'est sur le centre ou si c'est un peu... Moi, j'étais exactement comme ça ; si elle était plus sur l'avant, en fait, je n'arrive pas vraiment à... Donc, j'étais en train de regarder. Et en fait, c'était au-dessus, un peu haut, et ça commençait à descendre ; on était vraiment en dessous. Et puis ça descendait, et puis ça devenait mais vraiment énorme. C'était... la taille était énorme, et entre le petit cercle et le gros cercle, il y avait un espace ; c'était en fait... ce n'était pas creux, mais... on dirait qu'il y avait un espace entre les deux, mais fermé. Un espace... Après, je pense que c'était noir, l'espace était... Et ce qui m'a choquée aussi vraiment, c'était des sortes de pieds arrondis sur des côtés, des barres qui redescendaient comme cela, dessinées, et ça, ça m'a vraiment choquée, c'est vraiment le truc... On continue. On continue à descendre. Nous, on était vraiment au pas avec la voiture. On avançait vraiment tout doucement, et j'ai continué à regarder ça. J'ai pas lâché d'une seconde, en fait. Et j'ai ouvert ma fenêtre, tout en regardant, en appuyant sur le bouton de la fenêtre et donc, j'ai voulu sortir pour pouvoir encore plus vivre ce moment. Et quand j'ai sorti ma tête : plus rien. Plus rien du tout. Pas de... Rien ! Il y avait aucun bruit, rien. C'est comme si c'est devenu invisible, en fait. C'est en... je ne sais pas, en un quart de seconde, en fait. Dès qu'il a passé au-dessus de ma tête, j'ai encore pu le visualiser une à deux secondes. Plus rien, plus rien du tout. Et j'ai regardé dans le rétro arrière, dans le retro de mon côté, j'ai regardé partout, il n'y avait rien, plus rien du tout. Et c'est là que j'ai vu qu'il n'y avait pas de voiture derrière nous. On aurait pu s'arrêter et en fait, je pense... ne sais pas si c'est quand j'ai sorti ma tête, à ce moment-là, je ne comprends pas du tout ce qui s'est passé. Et je vous assure, c'était énorme. Enorme ! Et c'était tout un gros cercle lumineux, et honnêtement... Après, j'ai fait des recherches sur Internet, dès le soir quand je suis rentrée, et franchement, c'est dur de dire ça, c'est bizarre de dire ça, mais ce que j'ai vu, c'était une soucoupe volante. Honnêtement, les mêmes dessins, c'est identique, c'est identique. Mais, je vous dis, les deux pieds là, en forme comme cela, en bas [voir croquis], ça m'a vraiment choquée, quoi ; et c'est comme si ça descendait pour faire chose en fait... Et je vous dis, au moment où j'ai sorti ma tête : plus rien, plus rien du tout. Invisible. Et il n'y avait rien, on a regardé dans le ciel, il n'y avait rien. Pas de point lumineux [mots incompréhensible] rien du tout quoi. C'est cela que je veux... moi, je ne comprends pas, j'aimerais savoir ce qu'on a vu ? J'aimerais vraiment savoir. Alors, je ne sais pas comme ça...

- JMWS : Je vous laisse continuer.

Bien, après, euh... j'ai été vraiment... en fait, j'ai été, comment dire, émerveillée ; et pas une seconde... ma fille encore, elle me dit, dites : « Il faut que je filme ». Moi, sur le moment, j'étais comme ça... je n'ai même pas pensé à mon appareil photo, à une vidéo, rien. Rien du tout. J'étais en extase totale ; vraiment, c'était un autre monde. C'était... la scène-là, c'était... je sais pas. Je ne sais pas comment expliquer cela, c'est... je ne sais pas comment expliquer ça. Mais, c'était géant. Moi, de mon côté, je me

COBEPS

rappelle : j'avais la tête comme cela, je me rappelle, et je... et en fait, plus on descendait, et avec la voiture on roulait tout doucement, et je tournais ma tête comme ça, et toute la partie ici - le cercle - était énorme... C'était vraiment des spots lumineux rouges et verts. Ça je me rappelle. Après, je ne sais pas dire s'ils étaient mélangés ou si un côté rouge, un côté... Je sais qu'il y en avait partout, tout autour. Et il y avait deux cercles : un plus petit et un plus gros tout autour. C'était vraiment... pff.. Mais comment cela a pu disparaître ? J'ai même pas quitté... Quinze secondes, je pense que cela a duré dix à quinze secondes ; je n'ai pas quitté des yeux une seconde, même pas un quart de seconde. Et je vous dis, quand j'ai passé ma tête par la fenêtre, j'ai regardé encore pendant deux seconde et ça... pouf ! mais, plus rien, plus rien et pas de bruit pas de... rien quoi, comme s'il y avait eu un truc invisible. Je ne sais pas. Parce que souvent, parce que quand j'ai raconté ça, on m'a dit : « Oui, mais c'est possible que les lumières se sont éteintes et tout ça. » OK, mais même si les lumières se sont éteintes, je vais dire, l'habitable - parce qu'on voyait, on voit qu'il y a une forme -, on aurait pas... on pouvait pas voir les étoiles. Parce que ce soir-là, en plus, il faisait très froid et le ciel était étoilé. Après, on était sorti une heure ici, à pied, en bas et le ciel était étoilé. Donc, il n'y avait aucun nuage ce soir-là. Et si les lumières se seraient éteintes, on aurait quand même pu voir l'habitable. Je veux dire, ça aurait caché, ça aurait fait une zone d'ombre dans les étoiles, voyez ce que je veux dire ? Il y a une partie du ciel qu'on ne verrait pas, puisqu'on était en dessous. Mais là, non, c'était évaporé, et là on voyait le ciel direct. C'est euh... c'était vraiment, euh... je ne sais pas comment expliquer, euh [sourir]... Mais au début, quand on est arrivé vraiment au début de la côte, quand on a tourné, oui je voyais tous les spots lumineux, mais ce n'était pas encore vraiment bas, en fait. Au fur et à mesure, c'est descendu de... quoi en quelques secondes... Et au fur et à mesure que ça descendait tout doucement, tout doucement, ça devenait énorme. En fait, quand ça descendait, mais je pense que c'était optique, on aurait dit que ça s'élargissait, que ça devenait une taille vraiment énorme et pouf !... c'est comme ça. Pouf ! Plus rien, plus rien du tout. Plus rien. Et puis, les deux sortes d'espèces de pieds, comme cela, de barres arrondies qui partaient des côtés du gros cercle - mais sur l'intérieur, et en fait qui descendaient comme cela - faisaient deux sortes de chaque côté, et comme je vous dis, la lumière blanche, je n'arrive vraiment pas à la visualiser ; je l'ai vue, ça c'est certain. Et c'est cela que j'essaie de me rappeler pendant des jours. Mais il y a des zones d'ombres qui m'empêchent d'aller en profondeur, voilà.

Voilà, je ne sais pas quoi dire de plus. C'est à vivre. On se pose plein de questions... »

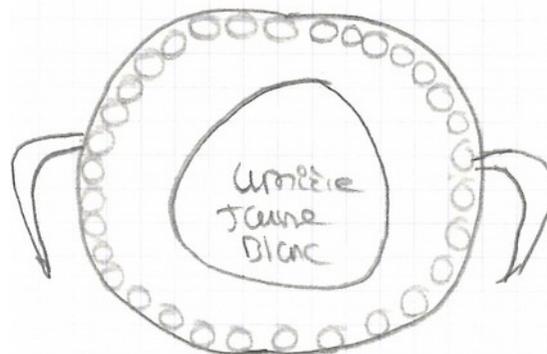
Eléments neufs tirés des deux autres récits (durée 8 minutes environ)

« On allait reprendre l'autoroute ». Exactement dans le virage, le mari signale un avion. « J'avais la tête baissée, je relève la tête droite. De face, je n'ai rien vu du tout. Et s'il (GS) ne l'avait pas dit, honnêtement, je n'aurais rien vu du tout. » Ils prennent donc une bretelle d'autoroute. Les lumières se trouvent sur la droite. Il y a énormément de lumières (beaucoup). Plus bas, on distingue que les lumières sont vraiment rondes, toutes de taille identiques. On voyait qu'il y avait deux volumes ; le

second, intérieur, marqué par le petit cercle lumineux. « Je pense que c'était sur le cercle du milieu, j'arrive vraiment plus à le voir, c'est cette lumière blanche et jaune que j'ai pu regarder, une lumière un peu... Celle-là elle fait mal aux yeux, les autres que j'ai vues on pouvait regarder cela pendant des heures, ça n'éblouissait rien du tout... moi je sais que c'était vers le centre et devant en fait, le devant du centre en fait... C'est grâce à cela qu'on pouvait voir le dessous et les pieds en fait. Les spots sur le contour n'éclairaient pas eux, c'était pour... Ils ne donnaient pas de lumière entre eux qui donnaient une image du centre. » Sur l'autoroute et plus loin vers leur domicile, elle discute avec son mari : « C'était quoi. C'était si gros. Ce ne peut pas être un avion, un hélico cela ne faisait aucun bruit. C'était plat, ça planait. C'était sur le chemin de retour on se posait plein de questions. »

Résumé des questions et réponses (durée 35 minutes environ) :

Sortant de Décathlon, ils sont allés manger au McDonald's. A la sortie du McDonald's, il est exactement 20:30 selon le souvenir de l'heure consultée sur la montre. Puis, ils reprennent la route pour rentrer chez eux à Tintigny. La radio ne fonctionne pas. Le mari voit d'abord devant lui cette lumière. JP la voit à droite quand ils s'engagent sur la bretelle. Il n'y avait pas d'autres véhicules sur la bretelle, mais il y en avait probablement sur l'autoroute. Elle voit les lumières en se penchant vers l'avant dans la fenêtre de droite (Dacia Sandero). C'était lumineux. Ça n'avancait pas, mais ça descendait. Au début, c'est un ensemble de lumières plutôt blanc-jaune. Taille angulaire difficile à définir au moment où elle le voit : 20° (main aux doigts écartés). On voyait déjà les lumières rouges et vertes fixes, mais elles n'étaient pas dominantes. Elle ne peut pas donner l'organisation, de ces lumières ; elles étaient mélangées, mais elles forment un cercle. Elles sont écartées des lumières centrales et « entre' c'était plat » Elle utilise aussi le terme de lisse. La surface est noire. Au plus près, cela recouvrait - depuis la position du mari et d'après celui-ci - toute la vitre latérale et plus encore. Le témoin observe toujours, sans bouger la tête, l'entièreté des lumières. C'est au milieu de la bretelle que tous les détails sont apparents et que l'observation est la plus rapprochée. Au final, JP a mal dormi les nuits suivantes en repensant à ce qu'elle avait vu, mais sur le moment, elle était émerveillée. Elle souhaiterait voir un hypnothérapeute pour lui faire revivre l'expérience.

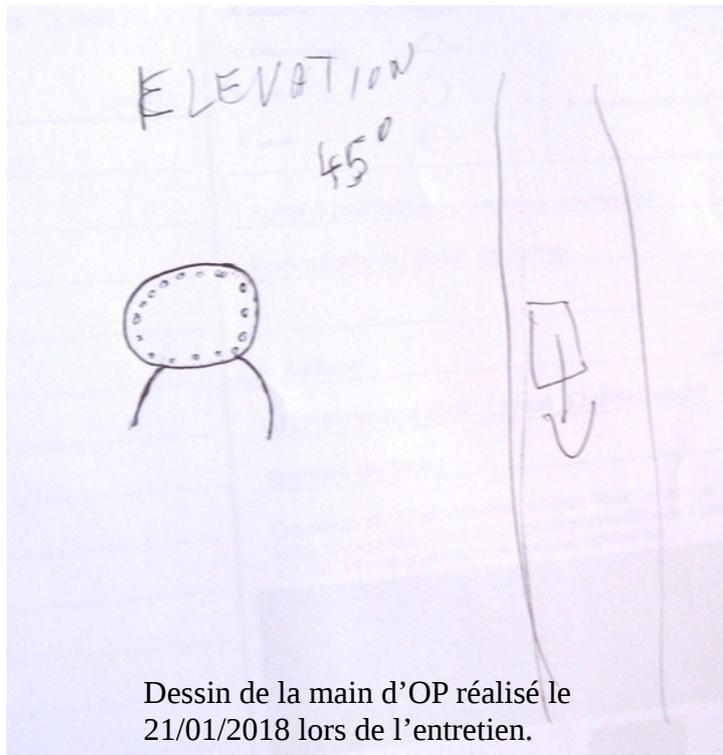


Dessin de la main de JP réalisé le 21/01/2018 lors de l'entretien.

Résumé du témoignage d'OP

OP est interrogée par Albert Pемmers le 21/01/18 en parallèle avec ses parents

OP dans la voiture est assise à l'arrière côté chauffeur. Elle est occupée à déverrouiller son smartphone quand elle entend son père qui dit : « C'est quoi ce truc c'est un avion mais c'est bizarre ». Elle regarde par la vitre qui est fermée. Elle se penche vers la droite, vu qu'elle est du côté chauffeur. J'en déduis qu'à ce moment la voiture est déjà en direction d'Arlon. Elle observe pendant environ 15 secondes les lumières qui passent au-dessus d'eux ; le temps de se pencher de l'autre côté, gauche cette fois, tout a disparu.



Elements du témoignage de GS

Entretien de 1h10 réalisé le soir du 21/01/18 par Vincent De Baeremaeker en parallèle avec les deux autres témoins

Nuit noire, ciel étoilé pas de nuage.

Sortie du McDonald's, sa femme JP sur siège avant droit et fille siège arrière droit.

Observation d'une lumière dans le ciel, juste avant qu'il ne s'engage sur la bretelle d'autoroute. Couleur blanc-jaune pas éblouissante. Forme assez large. « Je me suis dit, tient c'est un Boeing qui va se poser, parce que l'aéroport de Kirchberg n'est pas si loin que cela ». Je dis à ma femme : « Tiens regarde c'est certainement un gros avion qui arrive... et en fait c'était pas un avion du tout. En voiture déjà vous êtes en mouvement. Je roulais en Dacia, le toit arrive déjà plus bas que celui de la Fiat, j'ai un angle de vue qui est assez limité... Je vois que cela commence à prendre une taille, mais pas anormale.... L'appareil que j'ai vu se dirigeait du haut vers le bas en se dirigeant vers nous. Si c'était un Boeing, j'aurais entendu un bruit beaucoup plus fort. Il n'y avait pas de feux clignotant. Il était à très basse altitude... c'est en baissant un peu la tête que j'ai vu une structure circulaire... Je ne suis dit c'est une éolienne qui

COBEPS

est à côté ou un château d'eau (*il n'y en a pas à cet endroit le témoin a vérifié dès le lendemain*) par sa forme c'était rond et plein de lumières rouges et vertes.... Le diamètre était imposant. La taille c'était facilement comme un Boeing en diamètre. Aucun bruit. Je ne voyais plus la lumière de devant. » Quand je l'avais vu de face : « j'ai pensé que c'était un train d'atterrissage qui s'ouvrait ». Et il y a des lumières blanches éblouissantes devant et cela n'avait rien à voir c'était une lumière jaune facilement regardable sans être éblouis. Je ne pouvais pas m'arrêter sur la bretelle sans prendre une voiture derrière ou causer un accident.

... Si c'était un Boeing, il atterrissait dans le McDonald's. Il y avait une masse parce qu'on ne voyait pas les étoiles à travers.

Je n'ai pas vu l'objet disparaître, il était sorti de mon axe de vue. Il apparaissait stationnaire.

La preuve qu'il n'y avait pas de nuage : j'ai regardé dans le ciel en rentrant et on voyait bien les étoiles, c'était assez bien dégagé. Il faisait très froid par contre.

Ma femme a sorti la tête au moment du survol.

Nous ne buvons ni ne fumons de la drogue.

Moi j'ai vu les lumières rouges plus d'un côté et les vertes de l'autre.

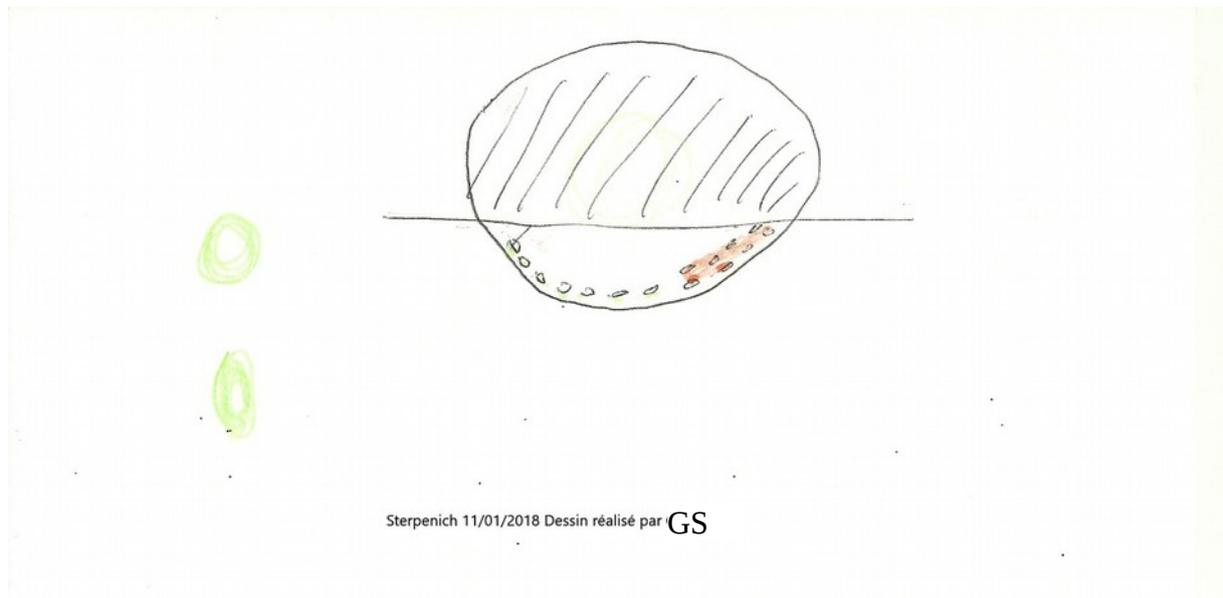


Figure 3 : Planefinder , le survol par un B747/8 F de CargoLux

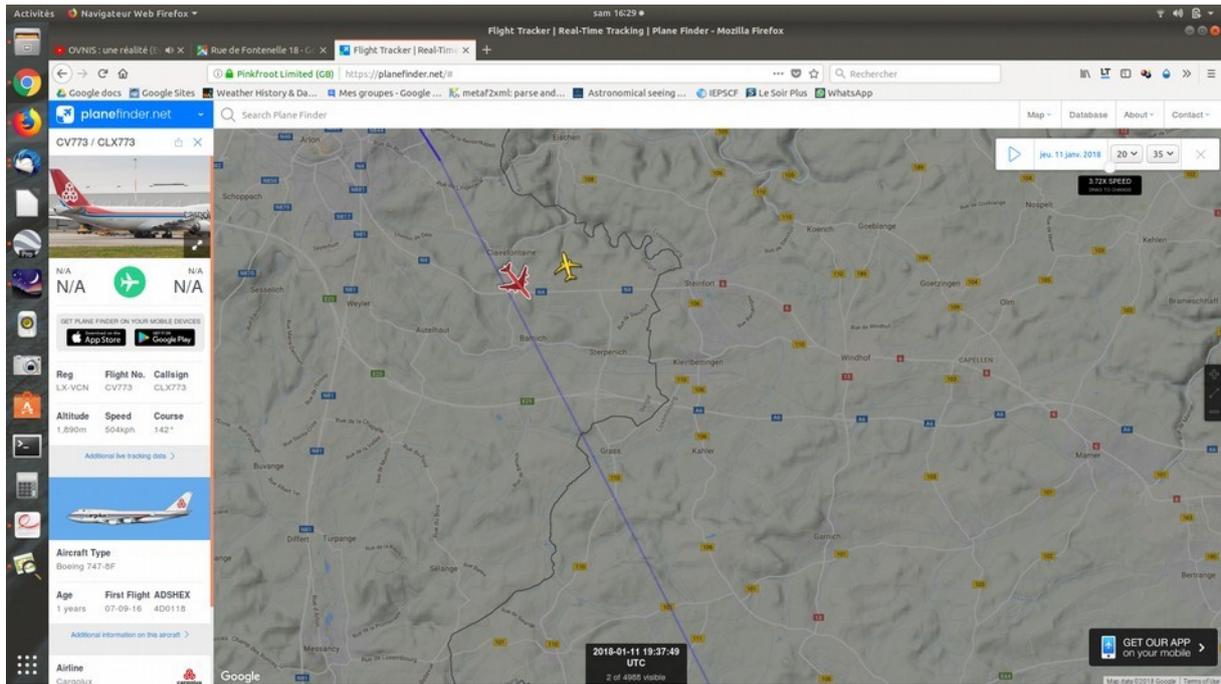
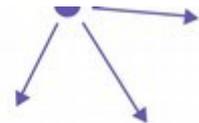
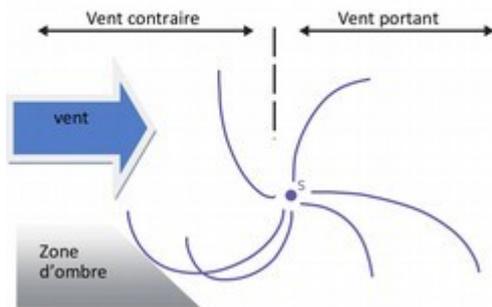


Figure 4 : l'effet du vent sur le son

Le premier phénomène météorologique influençant la propagation du son est **la direction du vent**. En effet, selon la direction du vent, les rayons sonores vont avoir tendance à s'incurver vers le haut ou vers le bas.



Dans ce cas, une zone d'ombre est créée, zone où la source sonore n'est pas perceptible.

Pour illustrer ce schéma d'un exemple : par vent portant, nous pouvons entendre nettement le trafic routier d'une autoroute située à plusieurs centaines de mètres, et l'entendre beaucoup moins par vent contraire.

Source : Newsletter technique n°4 – 16/09/2013 ORFEA Acoustique – Bureau d'études acoustique et vibrations