

17. Vol « AF-3532 » (1994)

« Je ne crois guère, par expérience, à l'infaillibilité des observateurs "qualifiés". »

Jean-Jacques Velasco (*Ovnis, la science avance*, Laffont, 1993)

« Un seul cas radar/visuel expertisé peut être véritablement reconnu comme OVNI. C'est ce type de cas qui va nous servir [...] pour montrer l'évidence et la réalité physique des phénomènes OVNI. Ces cas ont d'autant plus de valeur que les acteurs, les pilotes et membres d'équipage, apportent toutes garanties dans leur témoignage tant par leurs compétences que par leurs connaissances du milieu aérospatial. Ils assurent des responsabilités importantes lorsqu'ils transportent des passagers, ou assurent la sécurité de la nation aux commandes des avions de chasse. Ceci leur confère, par conséquent, un degré élevé de crédibilité. »

Jean-Jacques Velasco (*Science Frontières* n° 29, mars 1998)

« Les enquêteurs restent prudents quant à la corrélation entre la signature radar et le phénomène. »

Patrick Lerepovost et Dominique Weinstein (*Observation d'un Phénomène Aérien Non-Identifié le 28 janvier 1994 au-dessus de la région de Coulommiers par l'équipage d'un Airbus A320 d'Air France*, CNES, 10 avril 2001)

« Les OVNI sont une réalité. [...] Je fais partie des cas indiscutables. [...] C'était pour moi une démonstration de puissance technologique par une civilisation extraterrestre, qui a montré aux Parisiens notamment qui étaient au-dessous, aux Français, aux militaires et à nous leur capacité technologique. »

Jean-Charles Duboc (« Contacts Chocs », *Choc FM*, 7 février 2006)

« La qualité des témoins qui relatent une observation dans le cadre de leur activité professionnelle ne permet pas de contester la crédibilité du témoignage. Ils ont en effet l'habitude de regarder le ciel qui est leur domaine et qu'ils connaissent bien, et nul doute que leur observation a été extraordinaire. »

Jacques Patenet (« Quelques enquêtes du GEIPAN ». In : Yves Sillard (éd.), *Phénomènes aérospatiaux non identifiés, un défi à la science*, le Cherche-Midi, 2007)

Présentation du cas

Le 28 janvier 1994, à 13h14 (UTC), un Airbus A-320 d'Air France assurant la liaison Nice-Londres (vol AF-3532) survole la région de Coulommiers (Seine-et-Marne) à une altitude de 39 000 pieds (environ 11 900 mètres) et à une vitesse de 350 nœuds (environ 650 km/h). Les conditions météorologiques sont bonnes, en dépit d'un vent de face, avec, selon les pilotes, une visibilité de 100 à 150 milles nautiques (de l'ordre de 200 à 300 kilomètres) au-dessus de la couche d'altocumulus recouvrant la région parisienne¹.

C'est alors que le steward, présent dans le cockpit, aperçoit l'objet. Il pense spontanément à un ballon météorologique, opinion partagée par la copilote, Valérie Chauffour. Jean-Charles Duboc, le commandant de bord, l'observe à son tour, mais l'identifie tout d'abord comme un avion en train de virer, incliné à 45° (« en fait avant qu'il n'ait les ailes à l'horizontale »). Il se ravise aussitôt « car les aéronefs ne s'inclinent pas à cette altitude au-delà de 30° sans un risque de décrochage. Cet objet nous a semblé ensuite absolument anormal par sa taille qui semblait immense, sa couleur rouge sombre et des bords flous. J'ai eu l'impression d'observer une gigantesque lentille en évolution. Cela ne ressemblait à rien de ce que nous avons vu dans notre carrière de navigant. »². D'un diamètre apparent moitié moindre que celui de la Lune, d'après le pilote, l'OVNI ne laisse apparaître aucun détail (ailes, gouvernes, moteurs,...). Tout aussi surprenant, une fois dépassé par l'Airbus, il semble disparaître subitement dans le ciel...

Le commandant Duboc rend compte de cette observation au centre de contrôle de la navigation aérienne de Reims (CRNA-Est) qui ne peut confirmer la présence d'un mobile aérien non-identifié dans le voisinage³.

Comme il est de règle, Reims informe cependant le Centre d'opérations de la défense aérienne (CODA) de Taverny (Val d'Oise). Le directeur du SEPRA se focalise sur ce cas lorsqu'il apprend, très tardivement, qu'un des radars du centre de contrôle de Cinq-Mars-la-Pile (Indre-et-Loire) a

enregistré une trace radar non-identifiée dans la zone où évoluait l'OVNI. La vitesse de l'objet détecté ne dépasserait pas 100 nœuds (à peu près 185 km/h). Fait remarquable, l'OVNI aurait, selon le SEPRA, simultanément disparu à la vue de l'équipage et des écrans radar...

Les cas aéronautiques recensés en France sont très peu nombreux : en 1997, guère plus d'une douzaine auraient été communiqués au GEPAN/SEPRA depuis sa création, tous concernant des équipages civils⁴. Parmi ceux-ci, seul le cas du vol AF-3532 sera considéré, après enquête, comme un « vrai » OVNI. Ce jour-là, en toute logique, une sorte de « super tanker » aérospatial se serait donc positionné à la verticale de Paris, aurait croisé un avion de ligne puis se serait « dématérialisé », le tout étant enregistré par les radars de la Défense nationale...

Avant d'avaliser ce nouveau scénario de science-fiction *made in SEPRA*, prenons le temps de réexaminer les faits.

Le(s) témoin(s) de l'observation

Dans un premier temps, le SEPRA dispose uniquement pour ce cas de 1994 d'une note d'information du CODA et d'un bref formulaire de compte-rendu rempli par un contrôleur aérien. Les rapports d'observation des témoins eux-mêmes font défauts. Ce dossier tronqué ne peut donc être réellement exploité.

Le directeur du SEPRA redécouvre cette affaire à l'occasion d'une enquête sur un autre cas aéronautique, datant lui du 30 novembre 1995. Un Airbus A-300 d'Air Inter, effectuant la liaison Marseille-Paris, avait alors été frôlé par un engin de forme parallélépipédique, à proximité de la zone d'essai militaire de Melun-Villaroche (Seine-et-Marne)⁵. Alors qu'il cherche à obtenir l'enregistrement radar de cette quasi-collision en vol, M. Velasco est orienté par un militaire du centre de contrôle de Cinq-Mars-la-Pile sur celui d'une piste radar curieuse, remontant au 28 janvier 1994.

Jean-Jacques Velasco évoque très vite ce dernier cas dans les médias, le présentant comme particulièrement intéressant, notamment lors d'une soirée thématique d'ARTE consacrée aux OVNI, diffusée en mars 1996 : « je vais prendre le cas, par exemple, qui s'est déroulé *fin 1994* [sic]. C'est une affaire sur laquelle j'enquête actuellement. [...] Le commandant de bord et l'équipage observaient, à quelques milles nautiques *devant eux* [sic], une forme sombre qui avait un aspect de cloche. Ils signalent ça à la tour de contrôle, [qui] bien évidemment leur demande de préciser leur observation, ce qu'ils font. Ils observent ensuite que cet objet, cette forme qu'ils ont *devant eux* [sic], va se transformer en forme de soucoupe. Le pilote va continuer sa route tout en signalant ça au contrôle aérien. Il s'avère que quelques mois après, en enquêtant sur l'affaire [du vol Air Inter du 30 novembre 1995], les autorités militaires m'ont signalées qu'il y avait eu un enregistrement radar de ce premier cas. Cet enregistrement radar est quelque chose de très intéressant parce qu'il *concorde parfaitement* [sic] au niveau des éléments qui *ont été fournis par l'équipage* [sic]. »⁶

En réalité, l'équipage du vol AF-3532 n'a pu lui fournir d'éléments concordants puisqu'il ne l'a toujours pas retrouvé à cette date⁷... Le chef du SEPRA reparle néanmoins de ce supposé cas visuel-radar à plusieurs autres reprises. Les témoins vont ainsi, d'une certaine façon, être contraints de rapporter officiellement leur observation par M. Velasco lui-même ! En effet, selon le commandant Duboc, « c'est un article paru trois ans après cet incident, le 13 février 1997, dans la revue *Paris-Match*, qui m'obligera à sortir de mon mutisme et à rédiger un rapport, 8 jours plus tard, à l'intention de ma hiérarchie et des autorités du SEPRA au CNES de Toulouse, pour corriger quelques erreurs et apporter des précisions sur cette rencontre. Cet article m'a aussi appris que cet immense objet dans le ciel parisien a laissé une signature radar enregistrée par les installations militaires de Taverny. »⁸

Observons que seuls les pilotes et le steward de l'A-320 semblent avoir vu cet OVNI géant. À l'heure indiquée, le ciel de l'Île-de-France était pourtant sillonné par maints autres avions volant également au-dessus du manteau nuageux. D'autres pilotes auront peut-être pu identifier le phénomène en question. Le délai d'intervention du SEPRA ruintera tout espoir de retrouver ces différents équipages, voire des passagers de ces appareils.

Le(s) témoignage(s)

Seuls les témoignages du pilote et de la copilote sont pris en compte, le steward n'ayant jamais été retrouvé⁹ et nul n'ayant jamais cherché à savoir ce qu'ont pu voir les 24 passagers de l'avion. Recueillies seulement à partir de 1997, leurs dépositions divergent sur plusieurs points importants, contrairement à ce qu'écrit M. Velasco pour qui « les pilotes sont d'accord sur l'endroit [...] et même la durée de l'observation (une ou deux minutes) »¹⁰ :

- durée de l'observation : J.-C. Duboc l'évalue à 1 à 2 minutes, V. Chauffour entre 2 et 5 minutes.

- position et comportement de l'objet : pour lui, il « apparaît stationnaire », se manifestant dans les 10h-10h30 et se « dématérialisant » dans les 8h-7h30 ; pour elle, il est « en mouvement », suit une trajectoire parallèle à celle de leur appareil et reste sensiblement toujours dans les 9h.

- évolution de sa forme apparente : l'un voit un « disque/lentille/soucoupe » pendant que l'autre distingue un « objet à "géométrie variable" : disque, flèche (disque évoluant dans les trois dimensions) ». De fait, les croquis réalisés par nos deux témoins sont assez différents : le pilote dessine une unique et vague forme lenticulaire alors que la copilote montre un objet oblong se transformant progressivement en une sorte de pointe de flèche ou de V couché. L'ensemble de la séquence n'est pas sans évoquer un avion en train de virer au loin...

Étonnamment, les enquêteurs n'ont pas demandé aux témoins d'estimation de l'angle d'élévation de l'OVNI (négatif ici puisqu'il est vu sous le niveau de l'Airbus), une information indispensable à son positionnement dans le ciel, ni d'estimation de son altitude par rapport au plafond nuageux. En fait, le commandant Duboc a indiqué sur le moment au contrôle aérien que l'objet se trouvait « 2 000 pieds dessous » (soit à 37 000 pieds) puis, des années après, à 35 000 pieds (environ 11 500 mètres). Le pilote dit avoir avancé ce dernier chiffre, manifestement repris sans vérification par les enquêteurs du SEPRA, en se basant sur la couche d'altocumulus. Or, d'après la carte de vol, ces altocumulus culminaient à seulement 15 000 pieds (environ 4 900 mètres). On se demande dès lors comment M. Duboc a exactement procédé pour déterminer ce paramètre...

Le commandant de bord est aussi le seul à donner une taille angulaire pour l'objet, revue d'ailleurs ensuite à la baisse, la copilote n'avançant pour sa part aucune estimation.

Partant de là, il semble avoir considérablement surestimé sa distance et ses dimensions réelles. Initialement évaluée à près de 1000 mètres, sa longueur sera ramenée, « après calcul et vérification des positions et des diamètres apparents », entre 250 et 300 mètres selon M. Velasco¹¹. Si l'on en croit le COMETA, « les investigations menées par le CODA permettent [...] de connaître la distance précise de croisement des deux trajectoires et par conséquent de ramener à 250 m de long la taille approximative de l'engin »¹². En fait, selon M. Duboc, « après avoir discuté sur l'observation [avec les auteurs du rapport, NdR], nous avons conclu que l'objet devait avoir environ 300 mètres de diamètre »¹³. Suite à une reconstitution, sa taille aurait ensuite été ramenée à 500 mètres nous apprend l'ancien expert du CNES¹⁴ ... avant d'être réduite par son successeur Jacques Patenet « entre 80 et 200 mètres »¹⁵.

Par-delà ces rectifications plus ou moins hasardeuses, P. Lerepvest et D. Weinstein pointent une erreur de calcul commise par le pilote : « les données disponibles montrent que l'avion [...] parcourt 11 milles nautiques en 2 minutes. Le triangle formé par les deux positions de l'avion et l'objet étant équilatéral, la distance de celui-ci est approximativement de 11 milles nautiques (14 milles nautiques "si on suppose l'objet porté par le vent"). Alors pourquoi 25 milles nautiques ? [...] Le "disque" a une dimension apparente d'un ½ diamètre de lune (15 sec. d'arc)¹⁶, pour un petit angle nous avons 0,40 m à 100 m, soit 40 m à 10 km. Cela donne comme dimensions possibles pour l'objet : soit 190 m à 25 milles nautiques, soit 83 m à 11 milles nautiques. »¹⁷ La dernière taille suggérée nous rapproche singulièrement de celle d'un avion gros porteur...

En réalité, la durée de l'observation, la distance réelle et le diamètre apparent de l'objet étant tous trois incertains, il n'est pas possible de calculer ou d'estimer correctement ses dimensions. Il reste que la taille angulaire très réduite de cet OVNI prétendument colossal permet de comprendre l'incapacité des témoins d'y distinguer de quelconques détails. Pour fixer les idées, un objet de 250 à 300 mètres de longueur, pour une épaisseur dix fois moindre¹⁸, vu à 46 kilomètres de distance

équivalait en effet à un fin cheveu (0,3 mm) long de moins de 3 millimètres se mouvant à 46 centimètres de vos yeux...

Par ailleurs, le témoignage du pilote, devenu entre-temps un « soucoupiste » convaincu¹⁹, évolue au fil des années : « J'ai pris connaissance de l'enregistrement radar du CODA (Centre Opérationnel de la Défense Aérienne). Il y a une particularité très curieuse car la trajectoire de l'OVNI nous fait entrer quasiment en collision. La distance minimale sur l'enregistrement est de moins de 1 NM [mille nautique, NdR], soit 10 secondes de vol... ». À partir de là s'opère un glissement du discours, le commandant Duboc parlant désormais d'un objet qui « semblait [...] nous couper la route très rapidement »²⁰. Il épouse ainsi progressivement la version forgée par le directeur du SEPRA qui n'hésite pas à affirmer que l'OVNI « droit devant » les pilotes « a croisé l'avion »²¹.

Précisons enfin qu'après avoir affirmé durant des années avoir vu l'OVNI se vaporiser sur place de façon quasi instantanée, le Cdt Duboc a dernièrement déclaré que sa disparition avait été en fait progressive, s'étendant sur « 10 à 15 secondes »²².

L'environnement psychosocial

Pour admettre la possibilité d'une méprise de la part de l'équipage du vol AF-3532, il faut garder à l'esprit, comme le souligne Manuel Jimenez, qu'« un témoignage d'OVNI est, dans la plupart des cas, l'aboutissement d'un processus de mésinterprétation perceptive d'un événement connu »²³. Les phénomènes ou objets impliqués sont donc généralement connus des témoins eux-mêmes mais se produisent ou apparaissent dans des conditions particulières qui rendent leur identification difficile, leur aspect pouvant de surcroît alors varier de façon inattendue en cours d'observation. Ces personnes estiment dès lors, à tort, que « leur » OVNI ne peut en aucun cas être tel ou tel objet « ordinaire », compte tenu des caractéristiques perçues : celui-ci leur paraît pour cela être trop volumineux, ou se déplacer trop rapidement, ou encore rester inexplicablement immobile dans le ciel,...

D'une façon générale, ces méprises résultent du fait que nul – pas même un observateur « qualifié » tel qu'un pilote d'avion – ne peut déterminer visuellement les taille (longueur, hauteur, diamètre et superficie), distance, altitude, vitesse ou mouvement radial d'un objet qu'il ne parvient pas à identifier. À partir de là, tous les paramètres spécifiés par les témoins d'OVNI – quelles que soient leurs compétences professionnelles – doivent être considérés avec circonspection. Sans points de repère, il n'est plus possible d'estimer correctement à l'œil nu la distance d'un objet non-identifié au-delà de quelques dizaines de mètres en règle générale. Une fois ce seuil dépassé, le stimulus peut être en réalité relativement proche ou très éloigné sans que la valeur des sources d'information disponibles (taille apparente, luminance,...) ne change.

Beaucoup de témoins tentent donc de préciser des distances ou des dimensions qu'ils ne sont en vérité pas en mesure d'évaluer. Un observateur qui présumera une distance X pour un objet vu dans le ciel lui attribuera un diamètre Y. À l'inverse, confronté à un objet qui lui paraîtra artificiel, il pourra supposer que celui-ci est piloté, et à partir de là en déduire une taille « raisonnable » puis une distance. Ainsi que le pointait Alain Esterle, « les paramètres angulaires [taille angulaire, hauteur angulaire,...] sont directement appréciables en ce sens que deux valeurs de l'un de ces paramètres sont immédiatement comparables, indépendamment des autres paramètres. Par contre, pour les paramètres métriques [taille, altitude, distance,...], il n'y a pas d'appréciation immédiate : l'estimation de l'un d'eux ne peut se faire indépendamment de celle d'un autre paramètre métrique et d'un paramètre angulaire au moins (par exemple la taille avec la taille angulaire et la distance, la distance avec l'altitude et la hauteur angulaire, etc.) »²⁴.

Dans le cas présent, le commandant Duboc s'est à son tour aventuré à quantifier les paramètres de son observation : il a d'abord arbitrairement chiffré à 25 milles nautiques (environ 46 kilomètres) l'écart le séparant de l'objet qu'il apercevait au-dessus de l'agglomération parisienne. De là, compte tenu de son diamètre apparent (lui-même vraisemblablement exagéré), il a calculé que l'OVNI avait une taille de près de 1000 mètres de diamètre pour une épaisseur de 100 (« en effet, à une telle distance, un avion de ligne n'est qu'un point minuscule ! » dira-t-il)...

L'environnement physique du phénomène

Le directeur du SEPRA ne semble déjà pas très sûr de la durée de l'écho radar, hésitant entre 50 secondes²⁵ et... 6 minutes²⁶ ! Le rapport d'enquête co-signé par Patrick Leprevost et Dominique Weinstein précise utilement que « la piste radar est enregistrée entre 13h13'50" et 13h15' [soit 70", NdR], mais seulement sur une durée de 50". La sensibilité minimum n'a pas été atteinte pendant toute la durée sur le radar d'azimut ; le radar permettant de calculer l'altitude n'ayant rien détecté. »²⁷

La Surface Équivalente Radar (SER) de l'objet détecté n'est pas dévoilée. Cette donnée aurait peut-être permis une estimation de la taille réelle de l'objet plus fiable que celle basée sur la taille angulaire, indiquée ici par un seul des témoins et revue à la baisse, on ne sait trop pourquoi, par le SEPRA.

Son responsable présente également la vitesse de l'engin tantôt comme décroissante, tantôt comme constante. En 1997, lors du colloque de Pocantico, il indique ainsi qu'elle est d'abord égale à 110 nœuds, puis à 84 nœuds et enfin à zéro. Dans sa « Lettre ouverte aux sceptiques » publiée l'année suivante, il fait en revanche état d'une vitesse constante et inférieure à 200 km/h.

Par-dessus tout, une incohérence majeure, signalée au SEPRA dès 1998 par l'un d'entre nous²⁸, est totalement occultée : l'écho radar se situe à droite de l'Airbus, à un mille nautique plus avant, soit à proximité de l'aérodrome de Coulommiers, alors même que l'OVNI est toujours observé à sa gauche, vers Paris ! Pas moins de 25 à 50 milles séparent en réalité la piste radar de l'objet qui serait, d'après le SEPRA, à son origine. La vitesse nécessaire pour franchir cette distance en 50 secondes serait considérablement supérieure au 185 km/h *maxima* enregistré par le radar... L'incohérence persiste donc même si l'on torture les faits : par exemple, si l'on postule que l'OVNI allégué, venant de la droite, croise l'Airbus puis file se fixer visuellement au-dessus de Paris, à 25 milles de l'avion du commandant Duboc.

MM. Weinstein et Leprevost devront *in fine*, visiblement à contrecœur, admettre cette incongruité dans leur rapport rédigé en 2001 pour le compte du SEPRA, sur la base d'une enquête menée seulement en juin 2000.

Nous avons donc clairement affaire à deux objets distincts : M. Velasco a simplement fusionné la signature radar avec le phénomène observé afin d'obtenir un cas « radar-visuel », le type d'exemplaire qui faisait justement cruellement défaut dans la collection du service « OVNI » du CNES²⁹...

Reste-t-il aujourd'hui possible d'identifier respectivement l'objet observé par l'équipage de l'A-320 et l'objet détecté par la station radar de Cinq-Mars-la-Pile ?

Deux candidats se dégagent pour la « gigantesque lentille » décrite par M. Duboc, dans la mesure où celui-ci a bien surestimé sa distance et corollairement sa taille réelle³⁰.

Le premier est un ballon météorologique, une hypothèse d'abord envisagée par la co-pilote et le steward eux-mêmes. En 1994, plusieurs stations en France réalisent des radiosondages par ballon météorologique tous les jours à 00h et 12h (UTC). En région parisienne, les lâchers de ballons-sondes s'effectuent depuis l'observatoire météorologique de Trappes (Yvelines). Les enveloppes des ballons couramment utilisés à Trappes sont beiges voire translucides mais le plus souvent rouges pour les prototypes. Les parachutes qui ramènent la radiosonde au sol sont eux toujours de couleur rouge³¹.

Le rapport d'enquête remis au SEPRA en 2001 reste totalement muet sur les lâchers de ballons-sondes en région parisienne. M. Velasco affirme, dans son ouvrage de 2004 seulement, que le CODA aurait exclu cette hypothèse d'après « les données radar ». Elle n'est donc exclue en vérité que pour l'écho radar près de Coulommiers mais non pour l'objet vu vers Paris qui en est bien distinct³²... Le chef du SEPRA n'a jamais produit les documents transmis par Météo France qui auraient permis le cas échéant d'écarter définitivement cette piste, qu'il se devait bien évidemment de vérifier.

Le second candidat est un simple avion commercial. Les appareils de plusieurs compagnies aériennes arborent une livrée à dominante rouge, ce qui pourrait expliquer la couleur perçue. Certains avions d'une compagnie peuvent même être entièrement revêtus d'une livrée spéciale, pour célébrer un événement, commémorer un anniversaire ou lancer une campagne publicitaire.

Dans cette hypothèse, l'équipage du vol AF-3532 aurait soudainement découvert sous un angle inhabituel, de face ou de dos, un autre avion de ligne, distant de plusieurs kilomètres. L'appareil se révèle donc à eux sous la forme d'un tout petit disque, d'une lentille ou d'une cloche sombre, suivant les différentes descriptions. Évoluant alors un peu au-dessus de la couche d'altocumulus, ses bords apparaissent déjà légèrement flous. D'après sa forme apparente, le steward et la copilote croient avoir affaire à un ballon météorologique. L'avion observé vire à cet instant pour changer de cap et de niveau, peut-être pour atterrir sur un aéroport parisien (celui d'Orly est à 40 kilomètres environ à gauche de l'Airbus). Il prend alors pour les observateurs l'aspect d'une « flèche ». Ce changement de forme inattendu, découlant d'une modification de la trajectoire et de la perspective, conduit l'équipage à repousser l'hypothèse d'un ballon-sonde. Le commandant de bord pense bien de son côté à un avion mais rejette très (trop) vite cette idée, uniquement sur ses appréciations de l'angle de virage et de l'altitude. Dans la foulée, il surestime nettement la distance de l'appareil puis évalue approximativement sa taille angulaire (à l'aide de son pouce), en déduisant à partir de là une taille gigantesque.

Un *Super Guppy*, avion-cargo dont la forme très particulière est susceptible d'évoquer, vu de face, une sorte de ballon, constitue un candidat possible (sous réserve de vérifications) si l'on envisage, comme le font MM. Leprevost et Weinstein, un croisement à distance, et un changement de cap, au-dessus de la région parisienne. Ces gros avions difformes, dont le plafond pratique de vol se situe à 10 700 mètres, assuraient notamment les navettes entre les différentes usines de fabrication des Airbus en Europe.

Quant à l'autre engin, celui qui a laissé la fameuse signature radar, « il n'est pas possible d'exclure l'hypothèse qu'il s'agisse d'un avion de tourisme (vitesse) sans plan de vol évoluant à basse altitude (détection fugitive et faible) au sud de Meaux. On peut également penser à un phénomène en altitude présentant une faible réflexion aux ondes électromagnétiques. »³³ Ces enquêteurs ne précisent malheureusement pas de quel « phénomène en altitude », compatible avec les vitesses enregistrées, il pourrait exactement s'agir.

À plusieurs dizaines de kilomètres de l'objet observé par l'équipage de l'A-320, un avion de tourisme ou un hélicoptère aurait ainsi survolé les champs et habitations situés au sud de Meaux, à une altitude qui le plaçait à la limite de la zone de détection radar. Le petit appareil, dépourvu de transpondeur, serait alors simplement descendu encore un peu pour atterrir sur l'aérodrome de Coulommiers, passant définitivement sous la couverture radar...

Bien sûr, rien de tout cela n'empêchera le directeur du SEPRA de conter des années durant dans les différents médias l'histoire de cet « avion d'Air France au-dessus de la région parisienne [qui] a croisé en fait un objet qui a été détecté par les radars. Et on peut dire que ce jour là notre quête n'a pas été inutile puisque, au bout de presque 20 ans, nous avons pu obtenir une réponse instrumentale... »³⁴. On ne peut que déplorer que l'actuel directeur de GEIPAN reprenne à son compte la même litanie, colportant à son tour qu'« en 1994, un Airbus d'Air France a croisé quelque chose qui a été repéré sur le radar. Les données de l'équipage ont été à peu près corroborées avec celles des radars et c'était quelque chose, d'après la taille du radar [?], qui était assez gigantesque »³⁵.

Notes du chapitre 17

¹ Ces données proviennent du suivi de vol informatique conservé par M. Duboc, mis à part la visibilité horizontale qui résulte d'une simple estimation de sa part. La carte météorologique jointe au rapport d'enquête signale des altocumulus (AC 150/100 BKN) entre 10 000 et 15 000 pieds, ainsi que des cumulus et des stratocumulus entre 2000 et 10 000 pieds (Cu-Sc 050-100/020 SCT/BKN).

² UFOCOM, « Vol AF-3532 : Interview avec le commandant de bord Jean-Charles Duboc » [en ligne], 22 novembre 1999. Disponible à l'adresse http://www.ufocom.org/UfocomS/interview_duboc.htm.

³ Si le contrôleur de la circulation aérienne n'avait qu'un autre avion sur son écran radar, il ne s'agissait pas dans son esprit d'un Objet Volant Non Identifié et si l'objet en question ne possédait pas de transpondeur, ou ne l'avait pas activé, il ne pouvait dès lors le détecter avec son radar de surveillance secondaire, uniquement capable de localiser des appareils munis d'un transpondeur en marche. Rappelons que seuls les militaires possèdent des radars fonctionnant en mode primaire, c'est-à-dire susceptibles de détecter des objets inattendus dans l'espace aérien.

⁴ En avril 2004, M. Velasco prétend que « depuis 1951 jusqu'à aujourd'hui l'armée de l'air et l'aviation civile ont transmis au Gepan – puis au Sepra – cent cinquante-sept témoignages d'équipages civils et militaires », dont 14,5% resteraient inexplicables. Mais seulement deux cas d'observations de PAN par des pilotes avec confirmation radar auraient été répertoriés en France depuis 1956 selon les auteurs du rapport du SEPRA, Patrick Leprevost et Dominique Weinstein.

⁵ Cet engin bizarre évoque fortement un drone militaire. Le journaliste aéronautique Bernard Thouanel prétend savoir qu'il s'agissait plus précisément d'un prototype de drone conçu par la firme MATRA, baptisé EPF, pour Engin de pénétration furtif (« Contacts Chocs », Choc FM, 7 février 2006).

⁶ Jean-Jacques Velasco, « Science et OVNI », ARTE, 17 mars 1996.

⁷ Dans un courrier daté du 5 mars 1997 adressé à M. Duboc, le directeur du SEPRA écrit lui-même : « Permettez-moi de vous remercier de l'intérêt que vous avez manifesté, à la suite de l'article paru dans *Paris Match*, de décliner votre témoignage sur le phénomène observé par vous-même et par l'équipage de l'Airbus le 28 janvier 1994. À vrai dire, je désespérai de retrouver un jour les témoins visuels de cette affaire, car malgré de nombreuses recherches auprès de la compagnie Air France et de l'aviation civile, il ne m'a pas été possible d'obtenir un quelconque renseignement. C'est à l'occasion de la rencontre avec le journaliste de *Paris Match* et suite à la parution de l'article que cette réaction s'est produite [...] » (Cf. Bernard Thouanel, *Objets volants non identifiés : les révélations des archives secrètes de l'US Air Force*, Michel Lafon, 2003, p. 190).

⁸ VSD Hors-Série n° 1, juillet 1998, p. 22.

⁹ ... En dépit de ce que M. Velasco a parfois pu laisser entendre. Par exemple, à une question de Bernard Thouanel lui demandant : « les descriptions de l'objet fournies par l'équipage sont-elles précises ? », il répondra : « Oui, les *trois* sont concordantes [...] » (Bernard Thouanel, *op. cit.*, p. 337). Or, le chef du SEPRA n'a jamais disposé de ce troisième témoignage... La composition des équipages n'est conservée par Air France que sur une période de trois ans, selon MM. Leprevost et Weinstein.

¹⁰ *Ovnis : l'évidence*, *op. cit.*, p. 98.

¹¹ Jean-Jacques Velasco, « Lettre ouverte aux sceptiques », *Science Frontières*, n° 29, mars 1998.

¹² Rapport Cometa, *Les OVNI et la défense : À quoi doit-on se préparer ?* [en ligne], 1999, p. 22. Disponible à l'adresse <http://www.cnes-geipan.fr/documents/Cometa.pdf>.

¹³ UFOCOM, *op. cit.*

¹⁴ *Ovnis : l'évidence*, *op. cit.*, p. 98.

¹⁵ Yves Sillard (*et al.*), *Phénomènes aérospatiaux non identifiés...*, *op. cit.*, p. 76.

¹⁶ Il s'agit en fait de 15 minutes d'arc ! Le directeur du SEPRA avait commis la même erreur dans son premier ouvrage, paru en 1993.

¹⁷ Patrick Leprevost et Dominique Weinstein, *Observation d'un Phénomène Aérien Non-Identifié le 28 janvier 1994 au-dessus de la région de Coulommiers par l'équipage d'un Airbus A320 d'Air France*. Rapport d'enquête. Toulouse, CNES, 10 avril 2001, p. 4.

¹⁸ Bernard Thouanel, *op. cit.*, p. 190.

¹⁹ Jusqu'au 28 janvier 1994, la question des OVNI représentait pour le commandant Duboc « un centre d'intérêt comme tant d'autres ». Mais depuis son observation, et surtout depuis sa rencontre avec J.-J. Velasco, il se passionne pour l'ufologie. Il semble également faire sienne les thèses conspirationnistes formulées par les membres du COMETA. En 2006, retraité depuis plusieurs années, il déclarait essayer « de faire un rapprochement entre les observations d'OVNI, les lettres ummites et les *crop circles* » (« Contacts Chocs », Choc FM, 7 février 2006).

²⁰ UFOCOM, *op. cit.*

²¹ Bernard Thouanel, *op. cit.*, p. 336. M. Velasco écrit aussi qu'« un objet matériel rouge sombre [...] a croisé, pendant environ 50 s, la trajectoire d'un avion de ligne » (*Ovnis : l'évidence*, *op. cit.*, p. 99).

²² « L'Arène de France », France 2, 21 mars 2007.

²³ Manuel Jimenez, *Témoignage d'ovni et psychologie de la perception*, thèse d'État : Université de Montpellier III, 1994, 391 p.

²⁴ Alain Esterle, *Les phénomènes aérospatiaux non-identifiés sont-ils étudiables ? – Première partie : bilan de six années de travaux*, Toulouse : CNES, mars 1983, p. 14. Disponible à l'adresse http://www.cnes-geipan.fr/documents/note_esterle_83_1.pdf.

²⁵ *Paris-Match*, 13 février 1997, p. 42.

²⁶ *Facteur X*, n° 41, p. 1137.

²⁷ Patrick Leprevost et Dominique Weinstein, *op. cit.*, p. 5.

²⁸ Éric Maillot, *OVNI : Quand des scientifiques trompent le public* [en ligne], 1998. Disponible à l'adresse http://www.zetetique.ldh.org/vsd_st.html.

²⁹ Relevons dans ce contexte que celui-ci n'a jamais trouvé d'images satellitaires susceptibles de montrer cet OVNI géant ni mentionné avoir consulté le NORAD, dont les radars sont capables de suivre de minuscules objets dans l'espace circumterrestre, pour retrouver une éventuelle preuve de son passage...

³⁰ Une sous-estimation de la distance du phénomène ne peut être formellement exclue. Cette hypothèse apparaît cependant très peu probable. En effet, nous aurions alors eu affaire à un phénomène spectaculaire se déroulant à très haute altitude, visible depuis toute une partie Nord de la France (cumulus épars). Dans ce cas de figure, de multiples témoins se seraient très certainement spontanément manifestés.

³¹ Yvan Lemaitre (Département d'Observations en Altitude de Météo France), communication personnelle (David Rossoni), 16 mars 2007.

³² On ne peut éliminer de la liste des candidats d'autres types de ballons. Certains ballons pressurisés, gonflés à l'hélium, peuvent ainsi rester des semaines dans l'atmosphère, entre 10 000 et 20 000 mètres d'altitude, et parcourir de grandes distances. En l'état de nos vérifications, seul un ballon lâché par le CNES peut être écarté.

³³ Patrick Leprevost et Dominique Weinstein, *op. cit.*, p. 5.

³⁴ Jean-Jacques Velasco, France Inter, 10 août 2000.

³⁵ « Les Aventuriers de l'Étrange », Sud Radio, 25 juin 2006.