

Toulouse, le 25/4/2016
DCT/DA/Geipan

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

REMUZAT (26) 05.07.2012

CAS D'OBSERVATION

1 - CONTEXTE

Le 09.07.2012, le GEIPAN reçoit par mail du témoin principal (nommé ci après "témoin n°1") le questionnaire d'observation "témoignage standard" complété, relatant l'observation en date du 05.07.2012 de deux PANs sur la commune de REMUZAT (26). Un autre témoin auditif (nommé ci après "témoin n°2") était également présent, sans toutefois avoir complété de questionnaire à la suite.

Un troisième témoin indépendant (nommé ci après "témoin n°3") a pu également observer le phénomène, qu'il attribue à un cortège de cinq avions de chasse, dont deux possédant des "*feux de position*" plus visibles que les trois autres.

Suite à l'établissement d'un procès-verbal de renseignement judiciaire constitué par la brigade de Gendarmerie de Rémuzat, en date du 02.09.2012 consécutif à la visite du témoin n°1 dans ses locaux le 16.07.2012, nous avons pris attache avec cette brigade afin que nous soit transmis ce procès-verbal.

Entretemps, soit le 03.08.2012, le témoin n°3 est également venu déposer son témoignage à la Gendarmerie.

L'ensemble des procès-verbaux nous a été transmis le 24.09.2012.

Une demande d'information auprès du Ministère de la Défense concernant l'éventualité d'un vol de la Patrouille de France (PAF) a été faite par nos services en date du 16.07.2012. Une réponse négative nous a été faite, en nous demandant s'il n'y avait pas confusion sur la date, le baptême de promotion de la PAF s'étant déroulé le 06.07.2012 vers 22h00 locales et non le 05.

Une enquête de voisinage effectuée par la Gendarmerie auprès de 3 habitants du quartier où résident les témoins n°1 et n°2 a permis de confirmer auditivement l'existence d'un passage d'avions de chasse volant à basse altitude au-dessus de la commune de Rémuzat le 05.07.2012.

Les services de la Gendarmerie ont par ailleurs contacté l'officier de permanence opérationnel de la base aérienne d'Orange (BA115) qui a confirmé qu'aucun vol d'alerte de nuit n'était programmé cette nuit au-dessus de Rémuzat par la BA115. Il précise toutefois que certains avions de chasse ont assez d'autonomie pour survoler Rémuzat au départ de n'importe quelle base aérienne en France.

Les Gendarmes ont enfin contacté une opératrice de la tour de contrôle de l'aérodrome de Chabeuil (26) situé à 60 km de Rémuzat à vol d'oiseau. Elle confirme qu'aucun vol de nuit n'était programmé dans la préparation du meeting aérien qui s'est déroulé le week-end des 07 et 08.07.2012.

le 19.06.2014, nous communiquons au témoin n°1 l'état d'avancement de l'enquête avec les éléments en notre possession. Il nous répond le jour même en apportant quelques précisions ainsi qu'une reconstitution de la scène effectuée par ses soins.

2 - DESCRIPTION DU CAS

La description du cas est résumée ci-dessous. Elle est extraite du questionnaire GEIPAN, des procès-verbaux de Gendarmerie et des échanges de mails avec le témoin n°1.

Le témoin n°1 regardait la télévision en compagnie de son épouse ("témoin n°2"), lorsque leur attention a été attirée à 22h22 par le bruit d'avions à réaction passant dans le ciel de Rémuzat. Ce bruit intense a persisté plus d'une minute.

Le témoin n°1 s'est donc levé et est sorti sur sa terrasse pour constater la présence de ce qu'il décrit comme *"une lumière principalement blanche qui arrivait du fond de la vallée en progressant vers moi avec une trajectoire courbe"*. Aucun bruit n'était audible à ce moment. puis, 5 à 10 secondes plus tard, la lumière (avion) arrive à la hauteur du témoin et le bruit du réacteur est soudainement devenu audible.

La nuit commençait à tomber et la visibilité, selon le témoin, était *"médiocre"*.

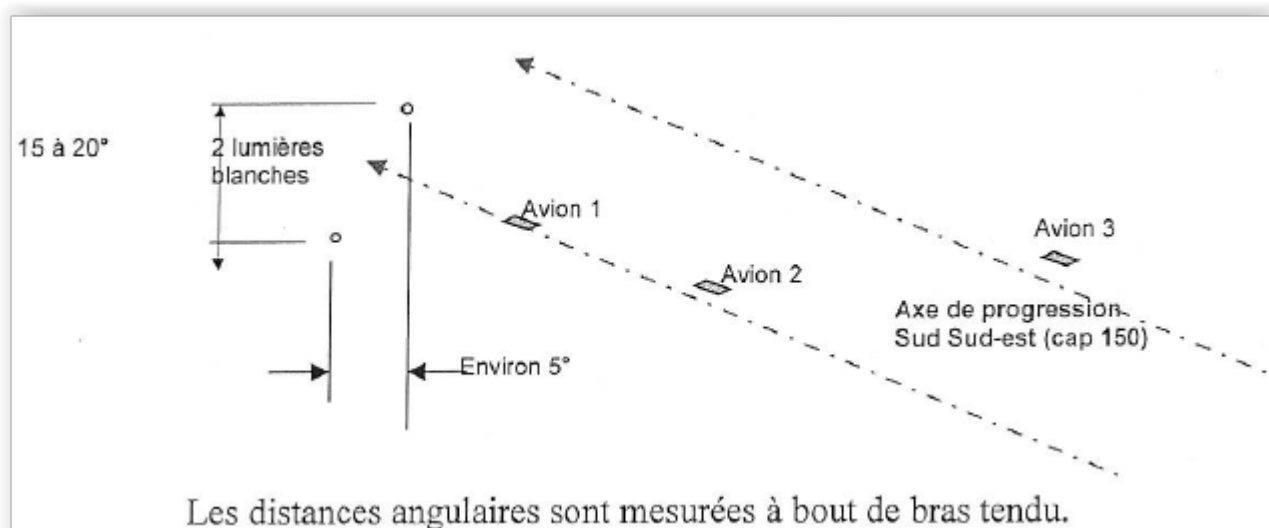
Deux à trois secondes plus tard, le témoin repère deux autres lumières du même type et entend également le bruit de leur réacteur et assimile l'ensemble des trois lumières + bruits à des *"avions jet de type militaire"*.

Puis, en suivant ces trois avions du regard, il remarque la présence, au devant du premier avion, de deux lumières blanches, *"de la taille d'une grosse étoile ou de Vénus"*. L'ensemble donnait l'impression au témoin d'un cortège, qui s'est éloigné progressivement vers le sud-sud-est, avant de disparaître une minute plus tard. Il estime leur altitude comprise entre 1000 et 2000 m, et leur distance à sa position à 450/500 m. Le tout passe devant la montagne "le Mont-Rond"

Le témoin n°1 n'a pas remarqué les deux lumières au début de l'observation des premiers avions, mais uniquement lorsque ceux-ci ont commencé à s'éloigner. La vitesse de l'ensemble était stable et constante, et leurs positions relatives figées tout au long de l'observation des PANs qui a duré en tout quelques secondes.

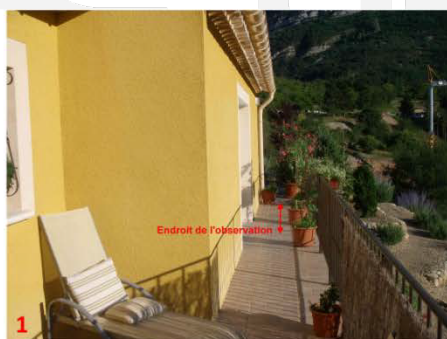
Il a contacté le lendemain la base aérienne BA115 d'Orange qui lui a indiqué que ces avions n'étaient pas originaires de cette base.

Il estime la distance angulaire verticale séparant les PANs à 15/20° à bout de bras, la plus basse étant décalée vers la gauche d'environ 5°:

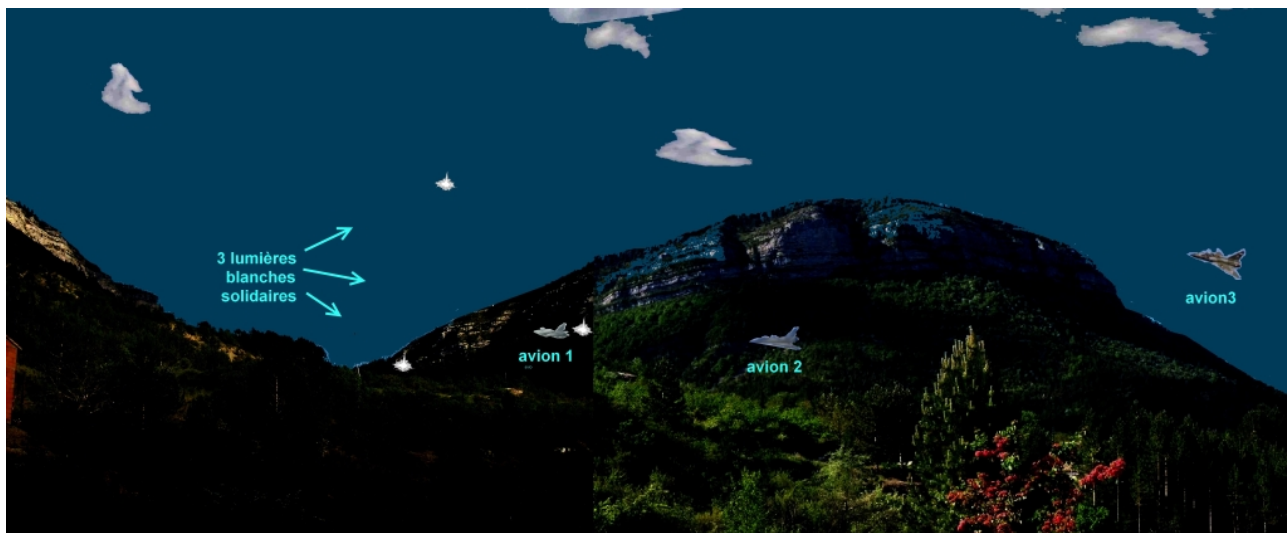


Deux cartes annotées sont également fournies par le témoin n°1 (voir au chapitre 3.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE)

Une série de six photographies ont également été faites par le témoin, le lendemain dans la soirée. Ces photographies montrent sa position au moment des faits (n°1), une vue globale de la zone avec le village de Rémuzat (n°2), la zone d'arrivée des avions et des PANs (n°3) et enfin l'indication de la direction du départ du cortège (n°4 et 5) :



Enfin, le témoin a pu faire une reconstitution de la scène, en juin 2014 :



Le témoin n°3 regardait la télévision le même soir lorsqu'il a entendu un bruit de type avion de chasse qui passait assez bas. Il est sorti et a pu observer deux avions avec leurs feux de position "*éclairés normalement*" qui volaient en direction du nord, vers "La Motte"

Environ 10 minutes plus tard, les deux mêmes avions reviennent par l'ouest, comme s'ils avaient décrit un cercle depuis leur premier passage, et se déplacent vers le sud-est. Ces avions étaient précédés de deux autres avec les mêmes feux de position, mais "*atténués*". Enfin, un cinquième avion isolé suivait l'ensemble et possédait lui aussi des feux "*atténués*". Le tout volait assez bas avec beaucoup de bruit.

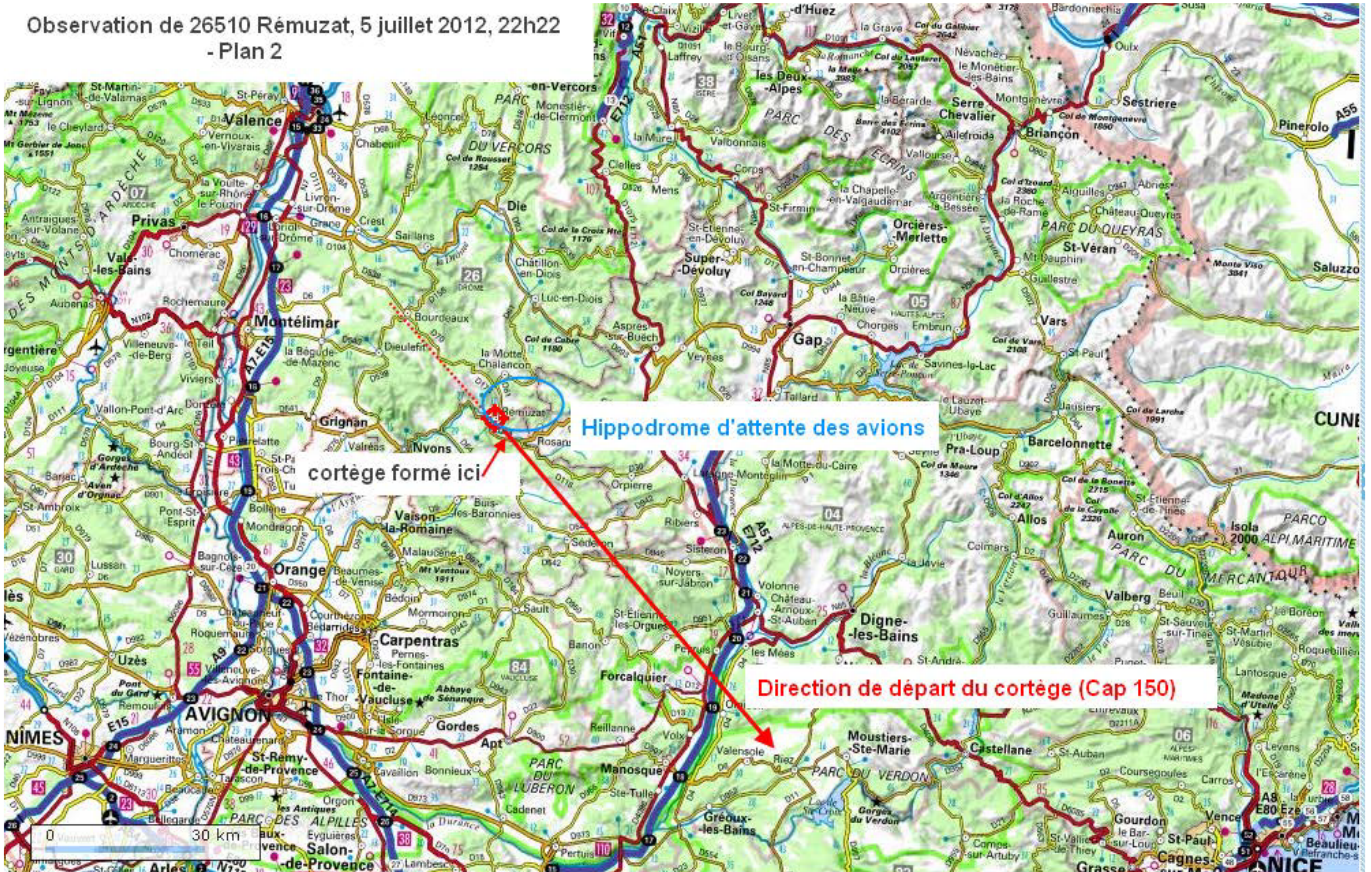


3 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

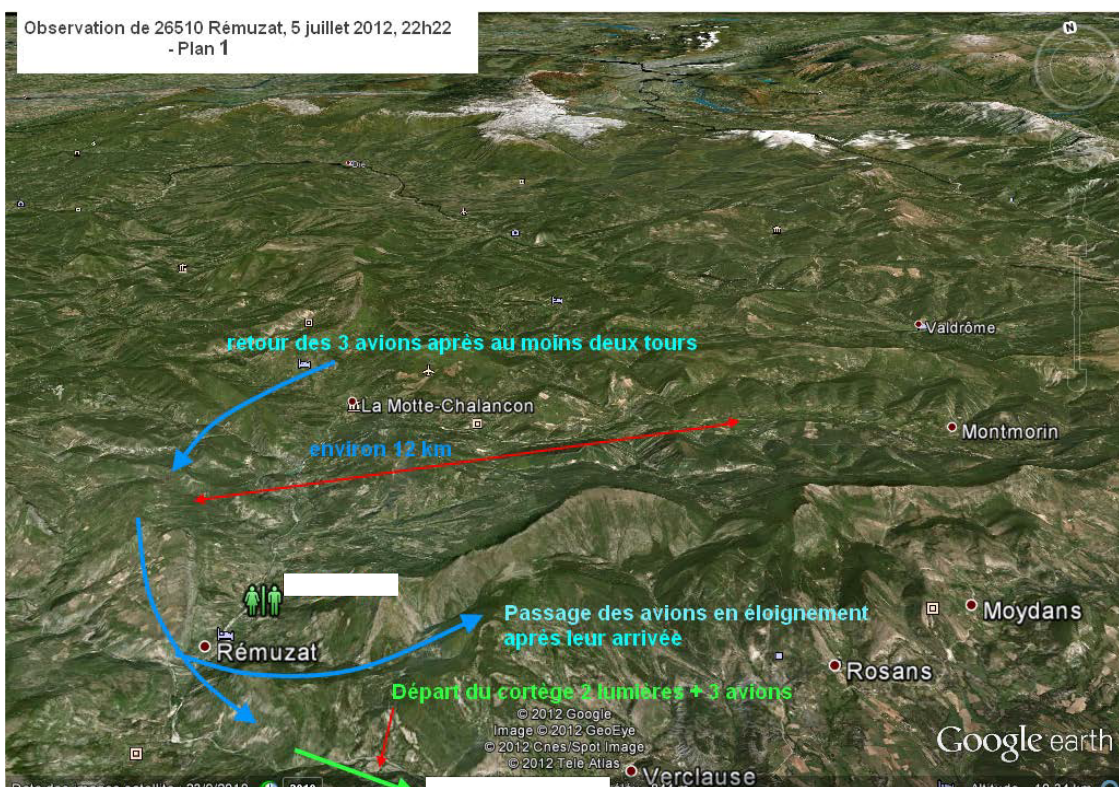
3.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

Les deux cartes suivantes ont été réalisées par le témoin n°1.

Observation de 26510 Rémuzat, 5 juillet 2012, 22h22
- Plan 2



Observation de 26510 Rémuzat, 5 juillet 2012, 22h22
- Plan 1



3.2. SITUATION METEOROLOGIQUE








La plus proche station du lieu d'observation est celle située à Orange à environ 50 km à vol d'oiseau au sud-ouest de la position des témoins.

Les données de cette station pour ce jour à 22:00, soit 22 minutes avant l'observation, nous renseignent sur:

- Le vent : soufflant faiblement de l'ouest à 7 km/h.
- La couverture nuageuse : ciel couvert 8/8 octas.
- La visibilité excellente : 45 km.

A noter qu'il a plu dans l'heure précédant l'observation et que le taux d'humidité est très élevé (80%).

En résumé, les données météorologiques recueillies font état d'un temps couvert et pluvieux, avec un vent faible de secteur est et une excellente visibilité.

Heure locale	Néb.	Temps	Visi	Température	Humidité	Humidex	Windchill	Vent (rafales)		Pression	Précip. mm/h
23 h	8/8		35 km	20.2 °C	84%	25.7	20.2 °C		4 km/h (15 km/h)	1011.9 hPa 	aucune
22 h	8/8		45 km	21.1 °C	80%	26.6	21.1 °C		7 km/h (13 km/h)	1011.7 hPa 	0.4 mm
21 h	8/8		40 km	22.6 °C	69%	27.5	22.6 °C		7 km/h (17 km/h)	1010.8 hPa 	aucune

3.3. SITUATION ASTRONOMIQUE

Sans objet, le ciel étant couvert au moment de l'observation.

3.4. SITUATION AERONAUTIQUE

Le témoin habite dans une zone régulièrement survolée par des avions de chasse, comme mentionné par le témoin lui-même ainsi que par les Gendarmes.

La Base Aérienne 115 d'Orange se trouve non loin du lieu d'observation, à environ 48 km au sud-ouest de la position des témoins.

Par ailleurs, le début du mois de juillet est traditionnellement chaque année le point de départ d'une période d'entraînement des pilotes de la Patrouille de France en vue du défilé du 14 juillet à Paris.

Comme il est possible de le voir sur les archives du site officiel de la Patrouille de France, le baptême des promotions Salon de Provence se déroule le 03 juillet, puis des entraînements et des passages le 04 juillet, mais essentiellement dans la région autour de Valence :

JUILLET
03 - Baptême des Promotions Salon de Provence
04 - Entraînement Valence
04 - Passage Aspres-sur-Buech
04 - Passage Barcelonette
04 - Passage Livron-sur-Drome
05 - Démonstration Valence
11 - Entraînement Valenciennes
12 - Entraînement Saint-Nazaire
13 - Démonstration Saint-Nazaire
13 - Passage Boulogne-sur-Mer
14 - Défilé du 14 juillet sur les Champs-Élysées

Mais, ainsi que mentionné aux Gendarmes par l'officier de permanence opérationnel de la BA115, certains avions de chasse ont assez d'autonomie pour survoler Rémuzat au départ de n'importe quelle base aérienne en France.

3.5. ANALYSE

Pour commencer cette analyse, la comparaison des témoignages du témoin n°1 et du témoin n°3 nous semble essentielle afin d'aider à mieux définir la nature des objets observés.

	Témoin 1	Témoin 3
Date	05.07.2012	05.07.2012
Heure	22h22	~23h
Description du bruit	"avion jet militaire" ; "intense et persistant" ; "	"type avion de chasse" ; "beaucoup de bruit"
Nombre total de PANs observés	2	0
Nombre total d'avions observés	3	5
Disposition de l'ensemble	2 (PANs) + 2 (Avions) + 1 (Avion)	2 (Avions) + 2 (Avions) + 1 (Avion)
Nombre total de lumières observées	5	5
Direction vers laquelle se déplaçaient les objets/avions	150°	135°

Par ailleurs :

Le témoin n°3, dans la description qu'il fait des avions, précise observer pour chacun d'entre eux leurs "*feux de position*". Il note une différence dans l'intensité lumineuse de ces feux, qui sont "*atténués*" selon lui pour les deux premiers et pour le dernier.

Le témoin n°1 ne note pas de différence dans l'intensité de ces feux, mais une lecture chronologique attentive du témoignage relatif à l'observation des feux des avions et des lumières des PANs nous permet de mieux se représenter la scène :

1. Observation d'une lumière "*principalement blanche*" rapidement assimilée à celle d'un avion : "*J'ai donc eu confirmation que cette lumière était bien celle d'un avion jet de type militaire*".
2. Repérage de deux autres lumières du même type, puis audition du "*bruit des trois avions*".
3. Repérage **ultérieur** devant le premier avion de "*deux lumières blanches de la taille d'une grosse étoile ou de Vénus*", "*en tête de cortège*".

Le témoin précise en outre que "*les deux lumières blanches n'étaient pas devant les avions lorsque ceux-ci venaient vers moi*"; il ne les a remarqué qu'une fois les avions passés devant lui, lors de la phase d'éloignement.

Il précise également que la vitesse et les positions respectives de l'ensemble sont restées remarquablement stables et constantes pendant le durée de l'observation.

A ce stade et à l'examen de tous les points énumérés ci-dessus, nous pouvons émettre deux hypothèses :

1. **Deux PANs "escortés" par trois avions de chasse.** Le témoin n°3 ayant noté comme seule différence significative entre les objets une intensité lumineuse différente, mais non pas entre les deux premiers et les autres "*PANs/avions*" mais entre les deux premiers + **le dernier** et les deux intermédiaires.
2. **Cinq avions de chasse.** Les lumières blanches pouvant être les phares d'atterrissage blancs/jaunes (situés généralement à l'avant sous le nez de l'avion) et/ou le feu de position blanc situé à l'arrière sur l'empennage (Mirage 2000 et Rafale). L'ensemble de ces feux étant plus ou moins visibles, selon l'angle d'observation relatif à la position du témoin (observés de devant, de profil puis de l'arrière).

Un dernier point, la lecture attentive du mail reçu par le témoin n°1 en date du 19.06.2014 et accompagné de sa reconstitution, apporte un élément nouveau :

"Lorsque l'autre témoin explique qu'il a vu 3 avions qui en escortaient deux autres, je pense qu'en fait il a aussi vu les lumières blanches qu'en tant qu'ufologue j'attribue par expérience à un ovni. Comme le montre mon dessin et l'image ci-jointe, la 3^{ème} lumière, la plus à droite vers le bas était presque confondue avec le premier avion. Suivant l'angle d'observation, cette troisième lumière blanche a pu être cachée à l'autre témoin qui a en réalité aperçu la même chose que moi."

Cette troisième lumière, non mentionnée ni dans le questionnaire initial GEIPAN ni dans le procès-verbal de Gendarmerie, est notée comme étant "*presque confondue avec le premier avion*".

Elle est assimilée par le témoin n°1 à un PAN supplémentaire. Or, le fait qu'elle se trouve "*presque confondue*" avec un des avions nous incite fortement à penser qu'il pourrait s'agir d'un des feux de position de cet avion, et tout particulièrement le feu arrière situé sur l'empennage. Par ailleurs, le témoin ne notant pas de différence entre les trois lumières, nous pouvons légitimement penser que les deux premières sont de nature identique à cette troisième :



Le visionnage de [cette vidéo](#) montrant un Mirage 2000D et un Rafale au décollage à N'Djamena (Tchad) le 12.01.2013 durant l'opération Serval est instructive à ce sujet, car elle permet de bien rendre compte de la visibilité relative des feux mentionnés ci-dessus, selon l'angle d'observation.

Quelques captures d'écran annotées :



Mirage 2000D au décollage, le feu de navigation arrière n'est pas visible, seul l'est le feu d'atterrissage



Peu de temps après, le même Mirage 2000D. Le feu d'atterrissage n'est plus visible. Le feu de navigation le devient.



Rafale au décollage, le feu de navigation arrière n'est pas visible, seul l'est le feu d'atterrissage



Peu de temps après, le même Rafale. Le feu d'atterrissage n'est plus visible. Le feu de navigation le devient.

Ces deux exemples montrent donc bien que la visibilité des feux dépend de l'angle d'observation. La post-combustion, signalée ici, n'est bien entendu pas conservée durant le vol.

En revanche, si les cinq avions objets de la confusion éventuelle se trouvaient en attente de décollage ou d'atterrissage, les feux d'atterrissage doivent être conservés allumés.

L'impression du témoin n°1 relative à la proximité de la lumière (assimilée comme étant un PAN) et de l'avion, et le fait qu'il ne pense pas qu'il puisse s'agir du feu de navigation arrière de cet avion (et du coup des autres deux premiers avions, non observés) est sans doute liée à plusieurs facteurs :

- La nuit tombante et la médiocre visibilité qui en résulte (notée par le témoin lui-même : "*visibilité médiocre*"; "*couleur du ciel très sombre*").
- Le contraste nul à très faible entre la couleur du corps de l'avion (un avion militaire possède une peinture prévue pour le camouflage, soit grise ou kaki, parfois en dégradé, pour le Rafale et le Mirage 2000) et le fond du ciel très sombre d'une part ; et la montagne devant laquelle passe les avions, très sombre également d'autre part.
- Le fait que ce feu de navigation puisse ne pas être visible, comme mentionné précédemment, selon l'angle d'observation, les instants précédant l'éloignement des avions.
- La distance séparant le témoin des avions. A 500 m de distance, il peut être difficile voire impossible dans les conditions d'observation mentionnées dans les points précédents, de pouvoir d'une part distinguer clairement les parties des avions (empennage...) sur lesquelles se trouve le feu de navigation concerné ; et d'autre part de faire la distinction entre le feu d'atterrissage au début de l'observation et le feu de navigation arrière à la fin de l'observation, dont les couleurs sont très proches voire identiques (Rafale).

En conclusion provisoire, il nous semble donc envisageable que le témoin ait observé les feux d'atterrissage de trois des cinq avions en phase d'approche, face à lui puis, au fur et à mesure de leur avancée, que ces feux ne soient plus visibles mais qu'en revanche leur feu arrière de navigation le devienne.

Dès lors, les PANs ne seraient que les feux de navigation arrière des avions de chasse, vu selon un angle d'observation adéquat.

Dans le cadre d'une confusion avec ce feu de navigation pour les trois premiers avions, il reste néanmoins étonnant que le témoin n°1 n'ait à aucun moment pu reconnaître/observer les deux premiers avions comme tel, leurs feux d'atterrissage devant être en toute logique allumés.

Le témoin n°3 mentionne que les deux premiers avions possédaient des "*feux de position atténués*". Est-il possible que le témoin n°1 ne se soit pas trouvé dans les mêmes conditions d'observation que le témoin n°3 ? Il y aurait pu par exemple y avoir une différence angulaire suffisamment importante entre les positions respectives des deux témoins et les avions pour que le témoin n°1 ne puisse pas distinguer les feux d'atterrissage des avions ?

Cela nous semble très peu probable car les témoins habitent dans le même petit lotissement, situé à environ 500 m **au plus près** du passage des avions. L'angle maximal sous-tendu par les positions des habitations les plus éloignées les unes des autres de ce lotissement est d'environ 14°, et encore plus petit si le témoin n°1 a sous-estimé la distance le séparant des avions. Cet angle est trop faible, d'autant plus que les feux d'atterrissages ne devraient logiquement pas être observés au plus près du passage des avions, observés de profil, mais bien avant, les avions se trouvant beaucoup plus éloignés et observés de face.

En conséquent, le fait que le témoin n°1 n'ait pas observé les feux d'atterrissage des premiers avions semble inexplicable, **s'il s'agit du même passage que celui observé par le témoin n°3.**

En effet, plusieurs indices testimoniaux laissent à penser qu'il est possible que les avions aient effectué plusieurs passages "en cercle" à proximité de Rémuzat.

Témoin n°1 :

- Sur la première carte figurant page 5 au chapitre "3.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE", le témoin a noté le commentaire suivant : "*hippodrome d'attente des avions*".
- De même, sur la seconde carte même page, le témoin a noté le commentaire suivant : "*retour des 3 avions après au moins deux tours*".

Témoign n°3 :

- L'heure de l'observation est approximative : ~23h, mais avec une différence avec l'heure précise notée par le témoin n°1 (22h22) tout de même très importante, soit presque 40 minutes et encore davantage si l'on tient compte des dix minutes écoulées entre le premier passage et le second (voir point suivant).
- Ce témoin a observé deux passages, un premier avec deux avions volant en sens inverse du second passage, 10 minutes plus tard, comprenant les cinq avions.

Il est donc possible que plusieurs passages aient eu lieu et que les deux témoins n'aient pas observé le même passage.

Dès lors, les deux premiers avions, dans leur phase de visibilité de face, n'auraient peut-être pas pu être discernés par le témoin n°1 si leurs feux d'atterrissage n'étaient pas encore allumés, au contraire des trois avions suivants, bien observés. Les feux de navigation en revanche, sont allumés en permanence, mais n'ont été visibles qu'à la fin de l'observation, lorsque les avions étaient en phase d'éloignement.

Le témoin n°3 aurait observé un passage ultérieur, environ 40 minutes plus tard (nuit bien tombée), avec les mêmes deux premiers avions, mais cette fois-ci ayant leurs feux d'atterrissage allumés.

le témoin n°1 n'aurait pas pu observer ce passage tardif, étant "*resté en veille environ 20 minutes après*" puis étant allé se coucher.

Enfin, il ne nous a pas été possible d'identifier les avions à l'origine de la confusion, malgré nos demandes aux autorités compétentes.

En conclusion, l'étude attentive des témoignages et des documents fournis par le témoin n°1 nous amène à penser qu'une confusion avec des feux de navigation arrière d'avions de chasse est envisageable.

Cette confusion aurait été augmentée par :

- **Des conditions d'observation défavorables (obscurité, distance d'observation...).**
- **Une distinction difficile voire impossible entre les feux d'atterrissage et les feux de navigation.**
- **De possible multiples passages des avions concernés avec un allumage tardif des feux d'atterrissage pour deux d'entre eux, rendant difficile leur observation de face par le témoin n°1.**

3.6. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIN N° 1

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	REMUZAT (26)
A2	(opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement	/
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	/
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	REGARDAIT LA TELEVISION
B2	Adresse précise du lieu d'observation	44,4145 ; 5,355
B3	Description du lieu d'observation	DEPUIS LA TERRASSE DU TEMOIN
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	05/07/2012
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	22:22:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	QUELQUES SECONDES
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	OUI - 1 VISUEL ET 4 AUDITIFS
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	EPOUSE ET VOISINS
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 ?	LES PANS ONT QUITTE LE CHAMP DE VISION DU TEMOIN, MASQUES PAR LES MONTAGNES
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	TEMPS COUVERT ET PLUVIEUX, VENT FAIBLE DE SECTEUR OUEST
B15	Conditions astronomiques	RAS
B16	Equipements allumés ou actifs	TELEPHONE, TELEVISION ET DEUX LUMIERES INTERIEURES
B17	Sources de bruits externes connues	BRUITS DE MOTEURS D'AVION TYPE JET
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	2
C2	Forme	/
C3	Couleur	BLANCHE
C4	Luminosité	UN PEU PLUS FAIBLE QUE CELLE DE VENUS
C5	Trainée ou halo ?	NON

C6	Taille apparente (maximale)	"TAILLE DE VENUS"
C7	Bruit provenant du phénomène ?	NON
C8	Distance estimée (si possible)	500 M
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	/
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	30°
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	135°/180°
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	30°
C13	Trajectoire du phénomène	COURBE
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	/
C15	Effet(s) sur l'environnement	/
<i>Pour les éléments suivants, indiquez simplement si le témoin a répondu à ces questions</i>		
E1	Reconstitution sur plan et photo/croquis de l'observation ?	OUI – CROQUIS DES PANS, PHOTOGRAPHIES DE L'ENVIRONNEMENT ET CARTES/PLANS DES LIEUX
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	"UN PEU DE SATISFACTION DE SAVOIR QU'UNE PATROUILLE MILITAIRE AVAIT SU SE METTRE EN PLACE, ATTENDRE ET FINALEMENT INTERCEPTER UN PHENOMENE NON IDENTIFIE"
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	EST RESTE EN VEILLE ENVIRON 20 MINUTES AVANT D'ALLER SE COUCHER
E4	Quelle interprétation donne t-il a ce qu'il a observé ?	INTERCEPTION DES LUMIERES PAR TROIS AVIONS MILITAIRES
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	/
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	/
E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	NON
E8	Le témoin pense t'il que la science donnera une explication aux PAN ?	/

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

La seule hypothèse envisagée est celle d'une confusion avec le feu de navigation arrière d'avions de chasse, observés dans des conditions particulières et défavorables.

4.1. SYNTHESE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE	ARGUMENT(S) POUR	ARGUMENT(S) CONTRE	IMPORTANCE*
Feu arrière de navigation d'avions de chasse	<p>Couleur</p> <p>Présence attestée sur les avions identifiés comme tels</p> <p>Visibilité des feux dépendante de l'angle d'observation</p> <p>Confusion entre les feux d'atterrissage et le feu de navigation blanc arrière</p> <p>Conditions générales d'observation défavorables</p> <p>Concordance avec les éléments du second témoignage</p> <p>Plusieurs passages des mêmes avions ? Dont un où les deux premiers avions pouvaient ne pas avoir leurs feux d'atterrissage allumés</p>		Forte

*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%)

5- CONCLUSION

Compte tenu des éléments objectifs définis dans les chapitres précédents, à savoir :

Analyse d'une hypothèse pouvant convenir à l'observation : confusion avec les feux de position arrière d'avions de chasse augmentée par les mauvaises conditions d'observation et éventuellement de plusieurs passages des mêmes avions, dont les deux premiers n'auraient pas encore allumés leurs feux d'atterrissage.

Nous pouvons conclure que ce cas est à classer en « **B** » comme confusion probable avec les feux de navigation d'avions de chasse.

5.1. CLASSIFICATION

Ce témoignage est de très bonne qualité (concis, très précis, neutre, et rédigé très vite après l'observation), et de bonne consistance car, bien que venant d'un témoin unique et sans photo, nous avons pu nous appuyer sur un second témoignage déposé auprès de la Gendarmerie pour étudier l'hypothèse.

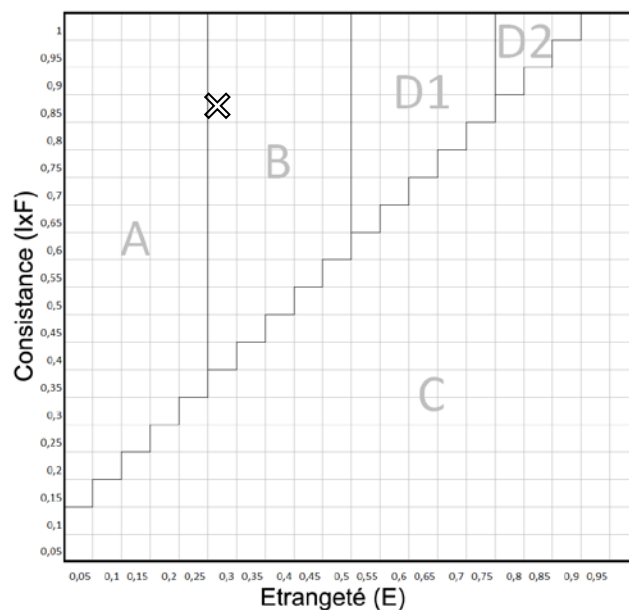
L'observation est finalement peu étrange car les PANs sont, après enquête, facilement caractérisable. L'étrangeté était au premier abord surtout créée par le fait que le témoin n°1 n'avait pas observé les premiers avions lors de leur phase initiale d'approche, leur feux d'atterrissage étant possiblement éteints et les conditions d'observation étant défavorables.

CONSISTANCE⁽¹⁾ (Ix F)

0.85

ETRANGETE⁽²⁾ (E)

0.3



(1) Consistance (C) : entre 0 et 1. Quantité d'informations (I) fiables (F) recueillies sur un témoignage ($C = Ix F$).

(2) Etrangeté (E) : entre 0 et 1. Distance en termes d'informations à l'ensemble des phénomènes connus.