

Toulouse, le 04/04/2016
DCT/DA/Geipan

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

POISAT (38) 24.10.2012

CAS D'OBSERVATION

1 - CONTEXTE

Le 26.11.2012, le GEIPAN reçoit par mail du témoin le questionnaire d'observation « témoignage standard » complété concernant l'observation sur la commune de POISAT (38), vers 19h50, d'un phénomène lumineux dans le ciel de nature inconnue.

2 - DESCRIPTION DU CAS

Voici la présentation de ce cas, narrée par ce témoin :

« Le mercredi 24 octobre 2012, je circulais sur l'avenue Marcel Cachin / avenue Teysseire en direction de Poizat. Je rentrais avec mes deux enfants, il était 19h50.

Mon attention a été attirée par une lumière dans le ciel que j'ai d'abord assimilée à une étoile, avant de me rendre compte qu'il s'agissait d'une lumière mobile. Elle était en fait plus grosse qu'une étoile blanche, très brillante mais pas éblouissante. Elle descendait vers le bas, à tel point que j'ai ralenti ma voiture, car je me demandais si ça allait s'écraser, et à quel niveau.

Puis cette lumière a disparu au bout de quelques secondes, il m'a semblé continuer à discerner une forme lumières éteintes.

Puis la lumière est réapparue petit à petit, elle s'est remise à monter pour finalement disparaître derrière la colline au-dessus de Poisat. Ce phénomène a duré environ 10 secondes, sans bruit.

J'ai bien regardé, et n'ai vu aucune lumière clignotante.

Je dois avouer que mes enfants et moi avons eu assez peur et sommes encore troublés par cette observation.

Je rajoute que cette « lumière » est descendue assez bas. Je l'ai remarqué alors qu'elle était au-dessus du sommet de la colline en face de laquelle je me trouvais lors de l'observation, puis elle est descendue jusqu'au milieu de cette même colline, avant de remonter et de redescendre derrière la colline pour disparaître complètement.

Je souhaiterais savoir si d'autres personnes vous ont rapporté ce phénomène, et quelle explication y apporter. »

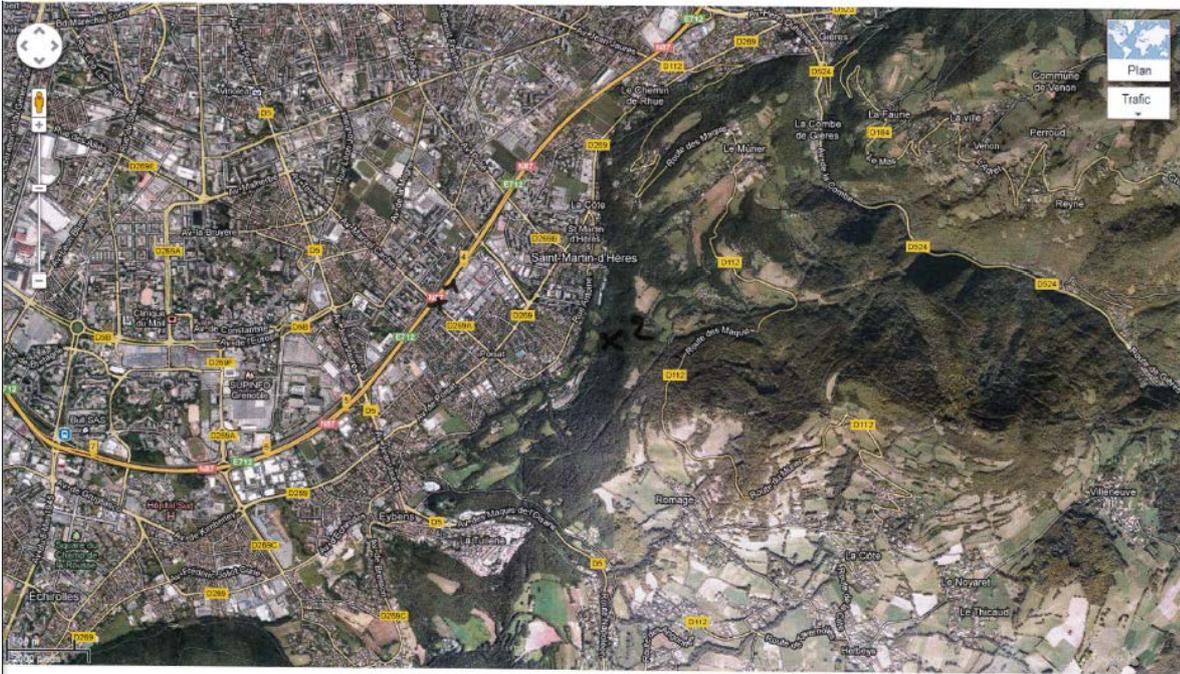
La lecture de la suite du questionnaire apporte les éléments complémentaires suivants :

- Le phénomène a été observé au-dessus de la commune de POISAT et du bois de Péратиє, vers l'est.
- Le témoin se trouvait aux environ de l'avenue Pierre Mendès France, sur le pont qui prolonge l'avenue Marcel Cachim et qui enjambe la rocade sud en direction de Poisat.
- La nuit était claire et étoilée, la température douce et le ciel très dégagé.
- Entre le témoin et le phénomène se trouvaient ses lunettes et la vitre de la voiture.
- Le témoin estime la distance le séparant du phénomène à environ 2 km.
- Le PAN était de forme ronde et se déplaçait à la vitesse d'un avion.

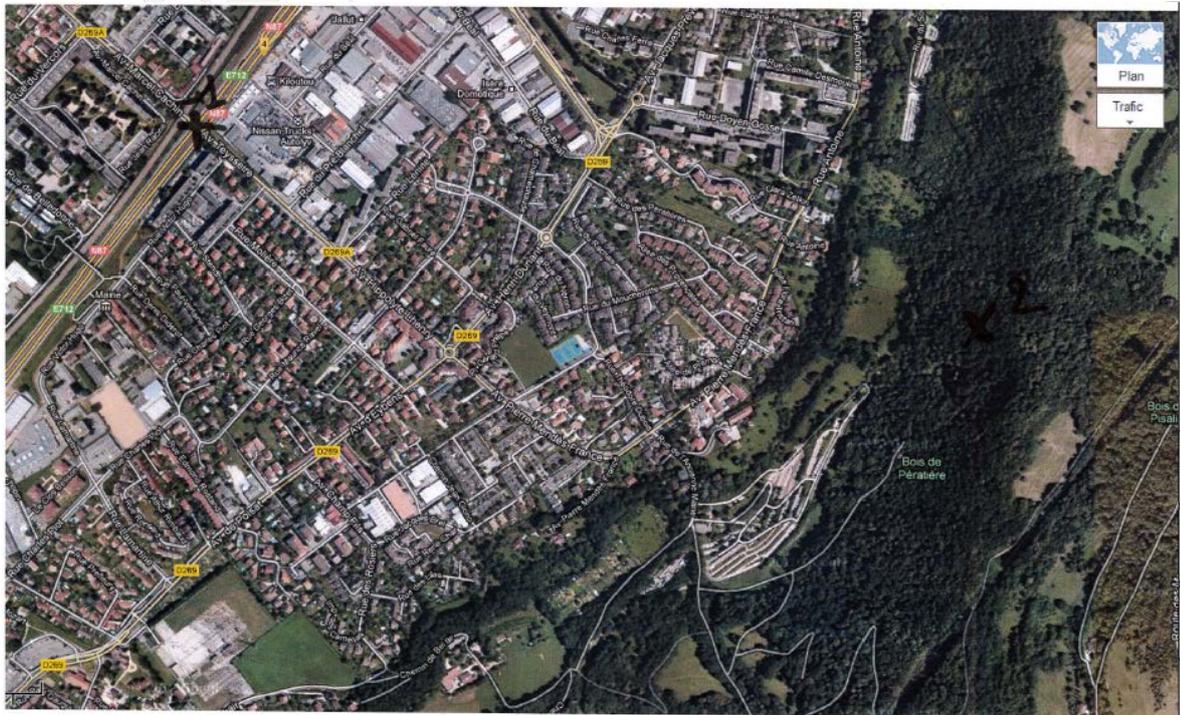
3 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

La position des témoins est représentée par la croix noire (1) et la position estimée du PAN par la croix noire (2). Les plans sont fournis par le témoin n°1.



x1 = moi
x2 = la lumière



x1 = moi
x2 = la lumière

3.2. SITUATION METEOROLOGIQUE

La plus proche station du lieu d'observation est celle située sur l'aéroport de Grenoble-Isère, (code OACI : LFLS), à environ 40 km à vol d'oiseau au nord-ouest de la position des témoins.

Les données METAR de cette station pour ce jour à 20:00 soit environ 10 minutes après l'observation nous renseignent sur :

- Le vent : (METAR 13003KT) soufflant depuis l'azimut 130 (sud-est) à 3 nœuds, soit 5,5 km/h.
- La couverture nuageuse : (METAR FEW018) ciel peu nuageux (3/8 à 4/8) au plafond 1800 pieds (550 m).
- La visibilité qui est bonne (6 km), mais a commencé à chuter régulièrement depuis 19:00 jusqu'à ce que le brouillard s'installe à partir de 21:00 (visibilité inférieure à 350 m).

Heure (CEST)	Température	Point de rosée	Humidité	Pression	Visibilité	Wind Dir	Vitesse du vent
8:00 PM	13.0 ° C	11.0 ° C	88%	1015 hPa	6.0 km	SE	5.6 km/h / 1.5 m/s
METAR LFLS 241800Z AUTO 13003KT 6000 FEW018 13/11 Q1015							

En résumé, les données météorologiques recueillies montrent un temps calme avec un vent nul à très faible, mais un ciel peu couvert avec une bonne visibilité tendant à se réduire.



3.3. SITUATION ASTRONOMIQUE

La Lune est présente vers le sud-est, à 0.77 de phase et Mars se couche au sud-ouest.



Le site <http://www.boam.fr/post.php> d'observation de météores signale un bolide (chute de météorite) à 17h46 TU, c'est-à-dire 19h46 locales, soit 4 minutes avant l'heure déclarée par le témoin : Nous analyserons cette hypothèse.

Le bolide a été détecté vers le Sud Est de Gretz-Armainvilliers, en région parisienne, il peut donc avoir été observé depuis Grenoble.

Fichier Édition Affichage Historique Marque-pages Outils ?

Témoignages - Intranet du GEL... x GEIPAN: CAIPAN 2014 x Chambéry - Aix-Les-Bains ... x Date Changement d'heure été ... x Base de donnée des Obser... x +

www.boam.fr/post.php

BOAM

centre image : asc 0 dec 0 échelle 120 Trail map

12 stations actives

©08/01/2010 - contact@boam.fr 12346v

Fichiers	Date	Heure (UT)	type	caméra	durée (s)	vitesse (°/s)	mag	az db	ev db	az fin	ev fin	asc db	dc db	asc fin	dc fin
	25/10/2012	05:31:56	SPO	BOL1	0.100	29.24	5.3	312.59	53.04	314.49	50.33	61.88	59.91	56.06	60.53
	25/10/2012	05:13:37	LMI	BOL1	0.260	24.60	-1.6	246.77	52.02	249.22	45.78	80.87	24.93	74.99	21.42
	25/10/2012	04:59:40	ORI	BOL1	0.200	19.39	-0.9	274.23	74.38	288.78	74.06	92.88	46.68	91.75	50.56
	25/10/2012	04:48:35	ORI	BOL1	0.300	25.15	-2.9	310.99	59.04	319.94	53.35	63.04	59.54	50.55	64.31
	25/10/2012	04:39:06	ORI	GRA1c	0.320	24.33	-3.0	96.21	52.01	88.35	46.16	153.33	33.26	162.65	33.73
	25/10/2012	04:39:04	ORI	BOL1	0.140	13.09	-0.7	291.41	19.92	292.54	18.37	19.12	28.80	17.01	28.47
	25/10/2012	04:19:32	LMI	BOL1	0.080	23.23	0.2	214.72	49.46	216.30	47.77	83.69	11.83	82.03	10.70
	25/10/2012	04:08:21	SPO	BOL1	0.200	6.33	-0.8	204.67	54.48	206.59	53.88	88.61	14.44	87.31	14.20
	25/10/2012	04:05:37	SPO	GRA1c	0.220	4.98	-0.9	64.15	40.52	62.74	40.77	173.21	44.98	173.73	46.02
	25/10/2012	04:03:11	LMI	BOL1	0.160	18.40	-0.7	206.77	49.22	209.08	46.76	84.45	9.79	82.18	7.95
	25/10/2012	03:32:17	SPO	BOL1	0.100	11.45	0.3	217.95	57.72	220.18	57.23	73.58	20.13	72.21	20.23
	25/10/2012	03:17:54	ORI	GRA1c	0.320	6.44	-3.1	139.97	50.62	137.65	49.11	110.95	15.10	113.03	14.42
	25/10/2012	03:16:29	ORI	BOL1	0.080	11.14	0.0	200.62	29.99	201.15	29.18	72.09	-9.98	71.44	-10.66
	25/10/2012	02:53:55	SPO	BOL1	0.220	18.30	0.0	205.49	41.42	205.26	37.45	65.62	2.07	64.66	-1.79
	25/10/2012	02:44:45	SPO	BOL1	0.160	17.73	-1.5	173.50	42.99	172.76	40.20	86.92	1.03	87.69	-1.70
	25/10/2012	02:44:31	LMI	GRA1c	0.120	22.86	-1.6	95.57	70.08	101.22	72.17	105.30	43.22	101.63	42.55
	25/10/2012	02:43:48	SPO	GRA1c	0.240	22.04	-1.6	60.38	51.32	52.66	49.74	139.90	52.22	145.28	56.32
	25/10/2012	02:39:20	ORI	BOL1	0.220	28.32	-2.0	300.24	71.00	305.59	64.92	51.99	54.16	41.68	56.78
	25/10/2012	02:38:24	SPO	BOL1	0.480	28.22	-0.6	188.52	69.62	230.88	75.86	77.20	27.63	66.61	37.97
	25/10/2012	02:24:55	SPO	BOL1	0.060	8.23	0.4	185.83	54.32	187.09	54.11	73.71	12.29	72.93	12.13
	25/10/2012	02:17:13	LMI	BOL1	0.300	20.27	-1.4	187.21	48.04	193.67	43.91	70.42	6.08	65.45	2.53
	25/10/2012	02:14:10	ORI	BOL1	0.100	25.65	0.1	250.44	50.62	252.74	48.75	32.99	25.45	30.37	25.17
	25/10/2012	02:06:57	ORI	BOL1	0.200	14.12	-1.1	186.07	40.94	189.15	39.31	68.11	-1.05	65.62	-2.47
	25/10/2012	01:59:31	NTA	BOL1	1.200	5.78	-2.0	231.33	34.69	232.91	28.12	30.75	4.38	26.12	-0.47
	25/10/2012	01:44:34	STA	BOL1	1.080	4.10	-5.4	227.86	56.69	233.11	57.16	41.04	21.82	38.75	23.82
	25/10/2012	01:44:30	AND	CHALIGNY1	0.300	6.80	-3.1	160.03	33.79	158.09	32.27	82.45	-5.67	84.40	-6.76
	25/10/2012	01:27:00	ORI	GRA1c	0.200	16.42	-0.5	78.21	61.53	71.26	62.19	100.79	46.46	101.33	49.78
	25/10/2012	00:42:53	ORI	GRA1c	0.200	6.12	-0.8	110.32	49.13	110.42	50.40	89.59	24.74	88.57	25.62
	25/10/2012	00:39:15	ORI	GRA1c	0.100	7.70	0.2	132.97	41.65	133.90	41.76	79.83	9.42	79.16	9.17
	24/10/2012	23:46:25	SPO	CHALIGNY1	0.116	25.78	-1.1	308.66	55.94	305.02	53.92	339.38	58.53	336.49	56.08
	24/10/2012	22:16:08	SPO	BOL1	0.120	27.66	-0.2	288.08	49.86	285.29	47.27	315.63	44.47	313.70	41.61
	24/10/2012	22:03:58	SPO	GRA1c	0.340	23.54	-0.7	109.62	51.85	122.06	55.04	48.02	27.01	39.51	24.54
	24/10/2012	17:46:11	SPO	GRA1c	0.180	14.20	-0.1	136.00	61.97	137.41	59.52	323.95	26.13	324.64	23.67

3.4. SITUATION AERONAUTIQUE

Aucune activité aérienne particulière n'est à noter dans le secteur ce soir-là.

3.5. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIN N° 1

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	POISAT (38)
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	CONDUISAIT
B2	Adresse précise du lieu d'observation	45,1621 ; 5,7535
B3	Description du lieu d'observation	DANS SA VOITURE

B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	24/10/2012
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	18:50:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	ENVIRON 10 SECONDES
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	2
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	ENFANTS
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 ?	L'OBJET A DISPARU DERRIERE LA COLLINE
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	/
B14	Conditions météorologiques	CALME – VENT NUL A FAIBLE DE NORD-EST – VISIBILITE BONNE TENDANT A SE REDUIRE
B15	Conditions astronomiques	LUNE AU SUD-EST ET MARS SE COUCHANT AU SUD-OUEST
B16	Equipements allumés ou actifs	AUTORADIO – PHARES DE LA VOITURE
B17	Sources de bruits externes connues	AUTORADIO
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	1
C2	Forme	RONDE
C3	Couleur	BLANCHE
C4	Luminosité	TRES LUMINEUX
C5	Trainée ou halo ?	/
C6	Taille apparente (maximale)	/
C7	Bruit provenant du phénomène ?	NON
C8	Distance estimée (si possible)	ENVIRON 2 KM
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	117°
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	ENVIRON 20°
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	128°
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	16°
C13	Trajectoire du phénomène	DESCENDANTE, PUIS ASCENDANTE – NON RECTILIGNE
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
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	PEUR PUIS TROUBLE DU A L'INCOMPREHENSION
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	A LONGUEMENT SCRUTE LE CIEL

E4	Quelle interprétation donne t-il a ce qu'il a observé ?	« CELA NE RESSEMBLAIT NI A UN AVION, NI A UN HELICOPTERE »
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 – « A DEJA SES IDEES SUR LA QUESTION »
E8	Le témoin pense t'il que la science donnera une explication aux PAN ?	/

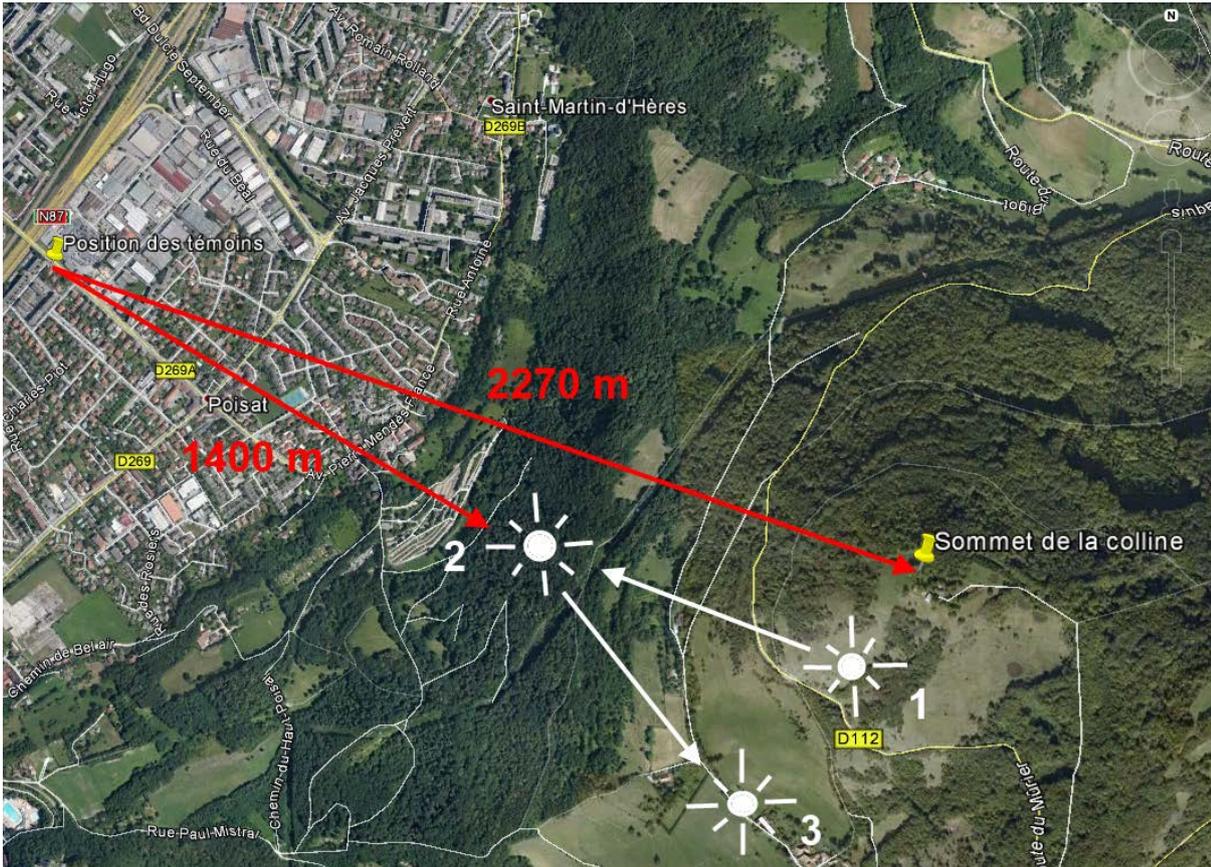
3.6. ANALYSE

En premier lieu, et pour tenter de répondre à l'une des questions posées par le témoin («*Je souhaiterais savoir si d'autres personnes vous ont rapporté ce phénomène* »), nous avons recherché s'il existait des rapports similaires à la date et à l'heure de l'observation dans la région de Grenoble. Sans succès malheureusement.

Par la suite, grâce aux plans fournis par le témoin ainsi qu'à la reconstitution qu'il a pu faire en utilisant «*Google Street View* » (voir ci après), nous pouvons déterminer avec une bonne précision l'azimut et l'altitude de l'objet, ainsi que sa position approximative sur un plan horizontal sur trois phases successives définies comme suit :

- Phase 1 : le PAN franchi en descendant la crête de la colline.
- Phase 2 : le PAN arrive à son emplacement le plus bas et «*s'éteint* » (A peut-être été masqué par les arbres situés sur la colline).
- Phase 3 : le PAN franchi à nouveau la crête de la colline en remontant, après s'être «*rallumé* ».





De la carte récapitulative ci-dessus, nous apprenons ainsi que :

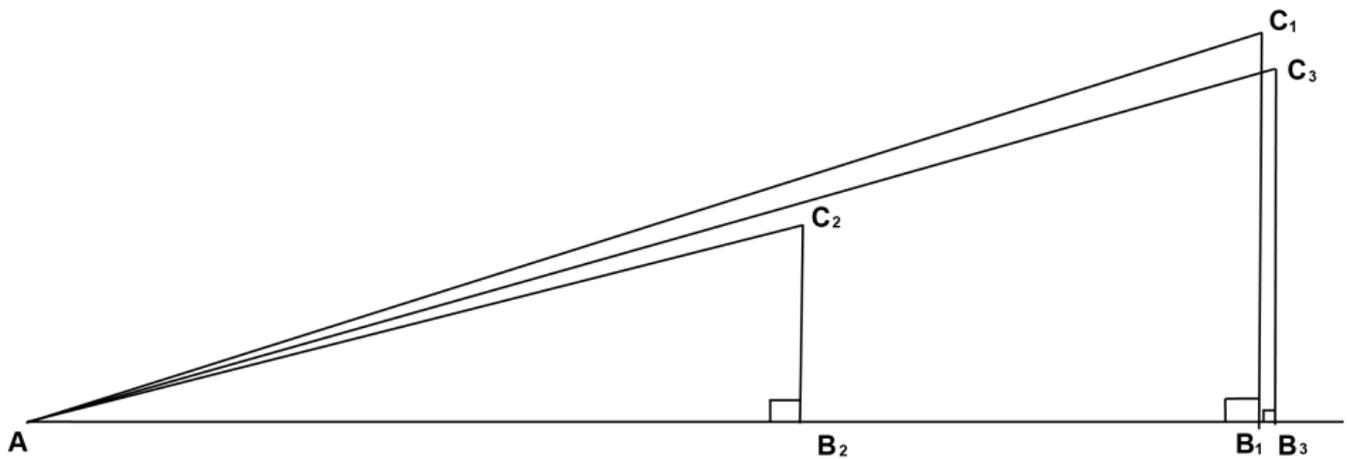
- Le PAN, après son passage de la crête de la colline lors de sa descente (phase 1), se trouvait à une distance inférieure ou égale à environ **2270 m** des témoins.
- Lors de son « extinction » au point le plus bas (phase 2), il se trouvait à une distance maximale des témoins d'environ **1400 m**.
- Enfin, lors de sa remontée et au niveau de son franchissement pour la seconde fois de la crête de la colline (phase 3), il se trouvait à nouveau à une distance sensiblement égale à celle de la phase 1, soit au maximum à environ **2270 m**.

Afin de calculer les hauteurs, nous commencerons par relever sur Google Earth les altitudes de tous les points remarquables de la carte récapitulative, soit :

- Position des témoins : 217 m.
- Sommet de la colline : 735 m.
- PAN en phase 1 : environ 700 m.
- PAN en phase 2 : environ 350 m.
- PAN en phase 3 : environ 630 m.

Une simple relation trigonométrique dans le triangle ABC rectangle en B ayant pour hypoténuse la distance témoins/points remarquables (AC) et pour côté opposé l'altitude (BC) nous permet de définir les angles de hauteur d'observation suivants :

- PAN en phase 1 : **17.67°**
- PAN en phase 2 : **14.34°**
- PAN en phase 3 : **15.91°**



C₁: Position du PAN lors de la phase 1
C₂: Position du PAN lors de la phase 2
C₃: Position du PAN lors de la phase 3
B₁C₁: Altitude du PAN en phase 1
B₂C₂: Altitude du PAN en phase 2
B₃C₃: Altitude du PAN en phase 3

Enfin, un simple relevé des azimuts sur « *Google Earth* » nous donne les résultats suivants :

- PAN en phase 1 : **117°**
- PAN en phase 2 : **120°**
- PAN en phase 3 : **128°**

Nous pouvons également tenter de donner une approximation de la vitesse de l'objet en nous basant sur l'estimation totale de l'observation faite par le témoin, qui est d'environ 10 secondes.

Entre les phases 1 et 2, puis entre les phases 2 et 3, le PAN a parcouru à chaque fois environ 800 m (2200m – 1400 m).

La capture d'écran faite par le témoin matérialisant la trajectoire de l'objet laisse à penser que la distance qu'il a parcouru dans le ciel entre le moment où le témoin l'a aperçu et la phase 1 est du même ordre de grandeur, soit environ 800 m, peut-être légèrement moins ; dans l'hypothèse également que sa trajectoire à ce moment-là suivait un angle de descente similaire à celui emprunté entre la phase 1 et la phase 2.

Nous aurions donc au total une distance parcourue d'environ 2400 m (3 x 800 m) en 10 secondes, soit une vitesse moyenne d'environ **860 km/h**.

Cependant, à estimation de durée égale d'une part, plus la distance parcourue est importante, plus la vitesse est faible *et* à estimation de distance parcourue égale d'autre part, plus la durée d'observation est importante, plus la vitesse est faible également.

Les témoins ayant tendance naturellement à sous-estimer la durée d'un événement et, par ailleurs, les mesures de distances parcourues étant très probablement des *mesures maximales possibles*, nous considérerons ce résultat de vitesse comme une **vitesse maximale possible**.

En résumé, le PAN se trouvait à un azimut compris entre **117 et 128°** (est-sud-est/sud-est), à une altitude variant entre **350 m** pour son point le plus bas (phase 2) et **700 m** pour son point le plus haut et à une distance aux témoins comprise au maximum entre **1400 m** lors de sa position la plus proche (phase 2) jusqu'à **2270 m** pour sa position la plus éloignée (phase 1).

Sa vitesse maximale possible était de **860 km/h**.

Nous noterons également que l'absence de bruit perçu ne signifie pas nécessairement que le PAN n'en émettait pas. En effet, les témoins se trouvaient en voiture, en circulation. Ainsi, outre que le pare-brise pouvait atténuer un éventuel bruit, les voitures environnantes pouvaient également masquer ce bruit.

Un point particulier du témoignage est particulièrement intéressant en ce sens qu'il est *à priori* peu banal ; il s'agit de la remontée du PAN après sa descente initiale et sa courte extinction en phase 2.

L'aspect sphérique et la couleur blanche aurait pu laisser penser à un bolide ou météore, mais la distance très courte séparant ce PAN des témoins ainsi que l'absence de trainée et la position en avant des collines excluent d'emblée totalement cette hypothèse.

Seul un objet manufacturé peut expliquer cette remontée du PAN le long des flancs de la colline entre la phase 2 et la phase 3.

Au vu de la courte distance séparant les témoins du PAN, un avion ou un hélicoptère n'aurait pas manqué d'être mieux remarqué, et en particulier en ce qui concerne la signalisation réglementaire dont nous pouvons noter l'absence, remarquée également par le témoin : « *J'ai bien regardé, et n'ai vu aucune lumière clignotante* ». Et cela sans compter les risques inconsidérés que prendraient le pilote d'un aéronef à voler aussi bas et aussi près du relief.

L'hypothèse du drone de recherche nous semble en revanche plus acceptable en ce sens qu'il est plus à même de pouvoir s'approcher des zones difficiles d'accès, comme les bois, les endroits escarpés, et à voler à très basse altitude.

Plusieurs caractéristiques dans le cadre de cette hypothèse seraient à vérifier :

- Vitesse.
- Signalisation lumineuse.
- Restrictions de vol (nuit, altitude...).

Le premier point, la vitesse, nous semble clairement incompatible avec les caractéristiques actuelles des drones en circulation en France, qui possèdent des vitesses maximales très inférieures à l'estimation faite plus haut (40 km/h au maximum pour un [drone Parrot](#) par exemple).

En ce qui concerne la signalisation lumineuse, peu d'information à ce sujet existe. Nous pouvons juste penser qu'elle devrait se conformer à la signalisation lumineuse classique de tout aéronef en vol (feux de position rouge, vert et blanc, feux anticollision).

Le vol de nuit est interdit : « *L'article 3-2 de l'annexe I de l'arrêté du 11 avril 2012 pose que les vols de nuit sont interdits aux aéronefs télépilotés, sauf pour le cas des aérostats captifs.* » [Source](#).

En conclusion, bien que l'hypothèse du drone puisse expliquer l'observation, elle est loin de rendre compte des caractéristiques physiques et dynamiques du PAN telles qu'observées par le témoin.

Hypothèse de l'observation d'un bolide

Voir <http://www.cnes-geipan.fr/index.php?id=368> ce qu'est un bolide

Le site BOAM a enregistré un bolide 4 minutes avant l'heure déclarée par le témoin ; la précision de l'heure indiquée par le témoin est peut-être supérieure à cet écart.

Le témoin a vu le phénomène passer devant la colline : cette affirmation est a priori contradictoire avec l'hypothèse d'un bolide qui est très lointain (au moins 30 km d'altitude), mais la psychologie de la perception visuelle nous apprend que, lorsqu'on suit un point lumineux, notre regard est en avance sur sa trajectoire ; si la lumière s'éteint, notre cerveau mémorise comme dernière position non pas la position réelle lors de l'extinction, mais la position prévue par notre logique de vision. Ainsi, un bolide finissant sa course derrière une colline pourra être perçu comme ayant passé devant la colline.

Dans notre cas, le témoin voit remonter le phénomène : cette remarque ne convient évidemment pas à un bolide qui ne fait que chuter. Là encore, il se peut qu'un phénomène de persistance rétinienne ait pu donner l'illusion d'une remontée.

Ces hypothèses d'illusion, bien qu'envisageables, ne peuvent évidemment pas être prouvées. Elles ne seraient retenues que si d'autres témoins avaient signalé ce bolide simultanément, depuis d'autres sites d'observation.

Le témoin ne mentionne pas de traînée derrière la boule lumineuse, ce qui est étonnant pour un bolide, mais pas impossible ;

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

Au-delà des hypothèses d'objets volants, nous avons aussi considéré que le témoin ait pu avoir observé le reflet dans le pare-brise d'un lampadaire urbain ou d'un phare de voiture. Cette hypothèse est bien difficile à vérifier, mais pourrait expliquer l'observation.

4.1. SYNTHESE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE	ARGUMENT(S) POUR	ARGUMENT(S) CONTRE	IMPORTANCE*
Avion		Altitude Vol dangereux Signalisation lumineuse	Très faible
Hélicoptère		Altitude Vol dangereux Signalisation lumineuse	Très faible
Drone	Maniabilité en milieu escarpé Eventuellement lumière blanche correspondant à la signalisation	Vitesse Signalisation lumineuse incomplète Vol de nuit interdit	Faible
Reflet dans le pare-brise	Déplacement apparent provoqué par le déplacement de la voiture Forme rond non aveuglante		Faible à moyenne
Bolide	Déplacement rapide Lumière blanche puissante Rapport d'observation BOAM 4	Passe devant la colline (explicable à la rigueur) Remonte (explicable à la rigueur)	Faible à moyenne

	mn avant	Pas de traînée	
--	----------	----------------	--

*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 recueillis dans les chapitres précédents, à savoir que les caractéristiques physiques et dynamiques du PAN cadrent mal avec celles d'un avion, d'un hélicoptère d'un drone, ou d'un bolide, mais qu'un reflet dans le pare-brise pourrait avoir occasionné la même scène, nous ne pouvons pas conclure sur la nature du PAN observé, faute de recoupements, d'autres témoignages ou de photographies.

Ce cas est classé « C » par manque d'informations.

5.1. CLASSIFICATION

Ce témoignage est d'une consistance moyenne : précis, mais bref (15s), venant d'un témoin unique circulant en voiture, et sans photo.

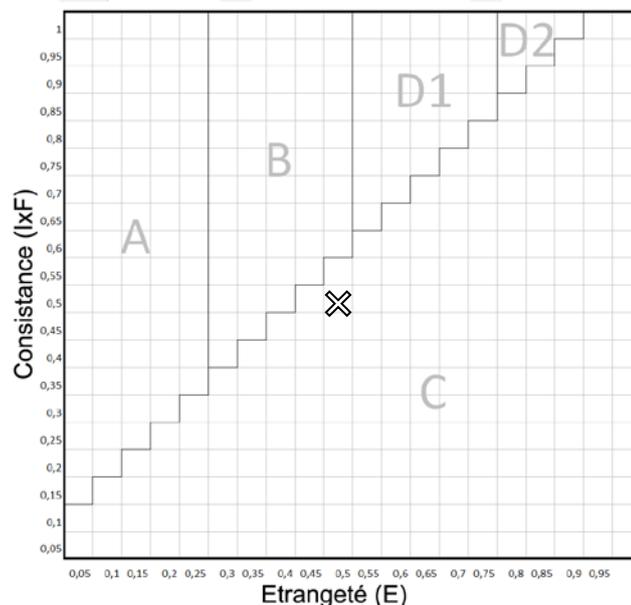
L'observation est moyennement étrange car il s'agit d'un objet ayant un comportement et une apparence peu banals, mais pouvant être expliqué par des phénomènes conventionnels.

CONSISTANCE⁽¹⁾ (IxF)

0.5

ETRANGETE⁽²⁾ (E)

0.5



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

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