

Direction Technique et Numérique

Direction Adjointe

Groupe d'Etudes et d'Information sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés

DTN/DA/GP

Toulouse, le 14/12/2022

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

CAS D'OBSERVATION

[A86] de SCEAUX (92) vers PARIS (75) 01.11.2021

1 – CONTEXTE

Le GEIPAN reçoit le 08/11/2021 un email contenant le questionnaire d'observation renseigné par le témoin au sujet d'une observation de deux PAN qu'il a réalisé depuis sa voiture sur l'autoroute A86 en direction de PARIS (75), au niveau de la sortie n°27 SCEAUX (92) le 01/11/2021.

Un plan des lieux et un croquis reconstituant l'observation ont été joints dans le questionnaire par le témoin.

Une demande de précisions a été faite auprès du témoin par l'enquêteur par mail le 10/03/2022 qui nous a répondu le lendemain.

Aucun autre témoignage n'a été recueilli sur ce phénomène.

2- DESCRIPTION DU CAS

La description du cas est issue de la partie narration libre du questionnaire :

« Lundi 1er novembre 2021 vers 18h15 je roulais en voiture sur l'autoroute A86 en direction de Paris à hauteur de la sortie n°27 Sceaux/Bourg la Reine, j'ai vu pendant 1 minute dans le ciel deux boules très lumineuses blanches de forme ovale côte à côte à la même hauteur, séparées me semble-t-il par un espace de 100 mètres environ et de taille imposante, les parties les plus aplaties de ces formes ovales étaient situées à gauche et à droite, ces formes se déplaçaient lentement, celle de droite partait vers la droite, et celle de gauche semblait plus lente, mais après je ne les ai plus vues car je suis entrée dans un tunnel et je les avais dépassées.

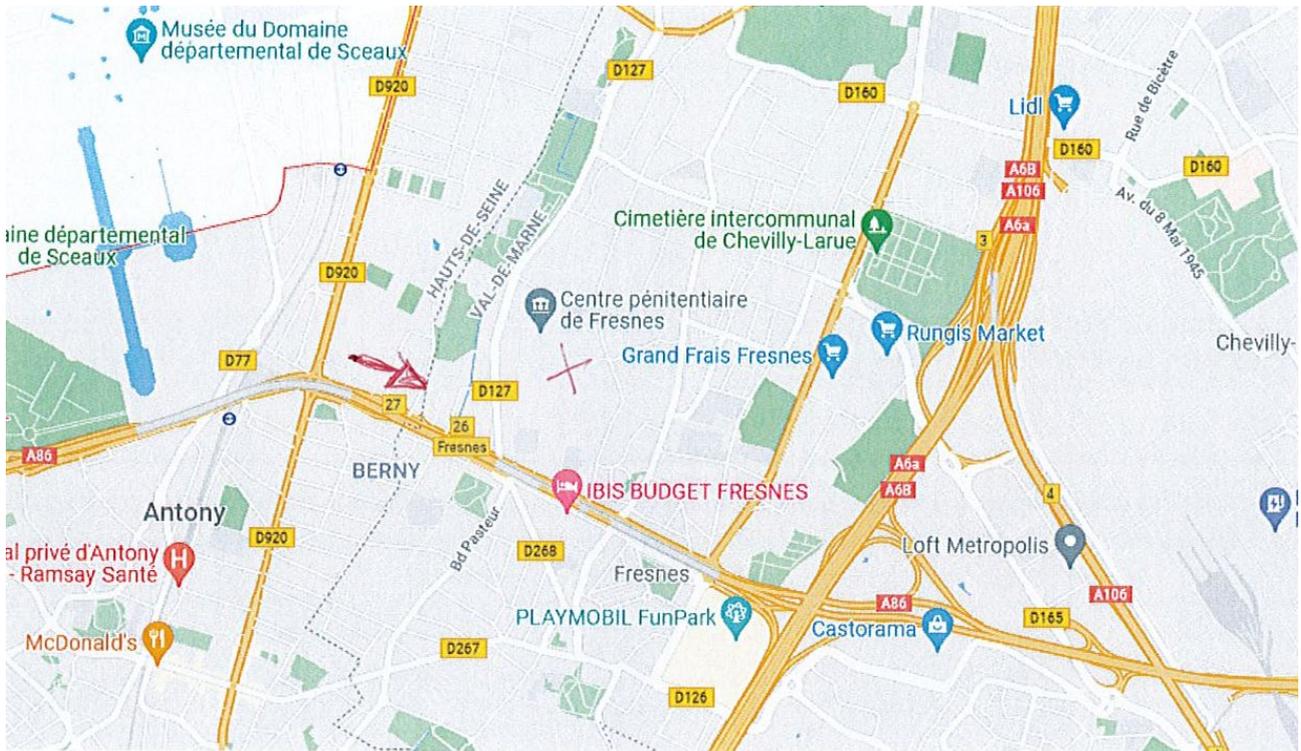
Pouvez-vous me dire si vous avez eu d'autres témoignages de ce phénomène car nous étions très nombreux sur la route à ce moment-là.

Bien cordialement. »(sic)

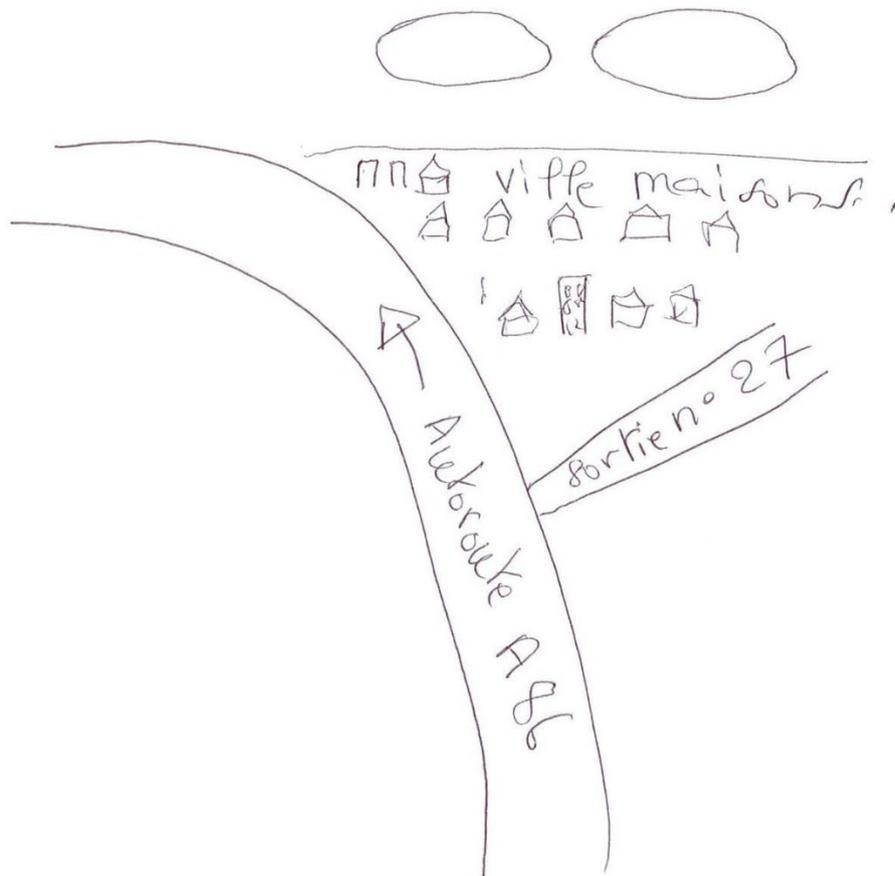
3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La **situation géographique** n'a pas été aisée à établir, car les données fournies par le témoin ne sont pas très claires, voire contradictoires.

En effet, le témoin indique dans la partie narration libre : *« je roulais en voiture sur l'A86 en direction de Paris à hauteur de la sortie n°27 Sceaux/Bourg la Reine »*. Par ailleurs, elle a fourni une carte indiquant sa position approximative et sur laquelle elle a fait figurer une croix sans davantage d'indications. Nous pouvons supposer qu'il s'agit de la position des PAN :



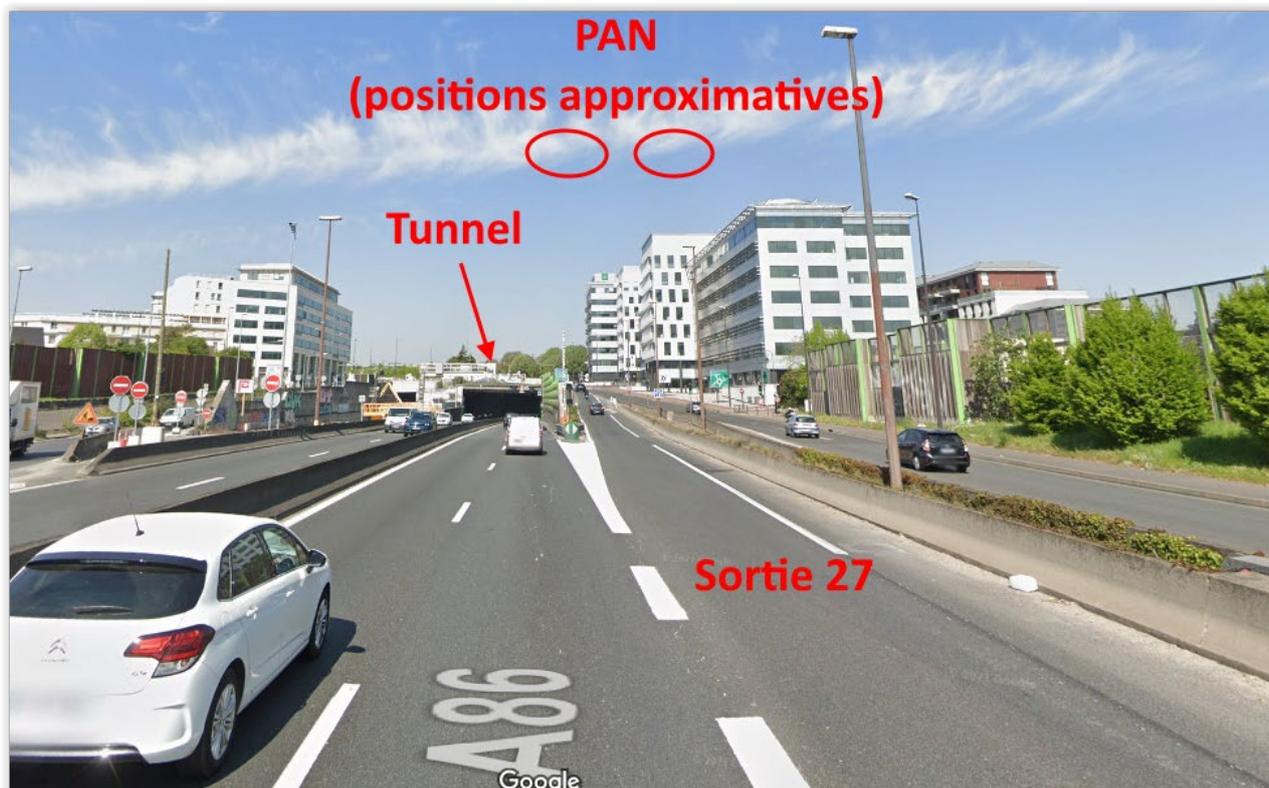
Par ailleurs, dans le corps du questionnaire, le témoin a réalisé un croquis situant son déplacement sur l'A86, la sortie n°27 et la position des PAN :



Enfin, toujours dans le questionnaire, le témoin indique au sujet de l'azimut initial et de l'azimut final d'observation qu'ils sont identiques, à savoir « nord azimut zéro degré ».

Toutes ces données sont contradictoires :

- Sur la carte, les PAN seraient aux environs de l'**azimut 70/80°**, si le témoin est bien au niveau de la sortie 27 et si la croix représente la position des PAN
- Dans le questionnaire, les PAN seraient à l'**azimut 0°**
- Dans le croquis, si nous prenons une capture de Google StreetView depuis l'A86 au niveau de la sortie 27, juste avant le tunnel (le témoin indique être ensuite entré dans un tunnel et avoir par conséquent perdu de vue les PAN), ces derniers seraient aux environs de l'**azimut 120°** :

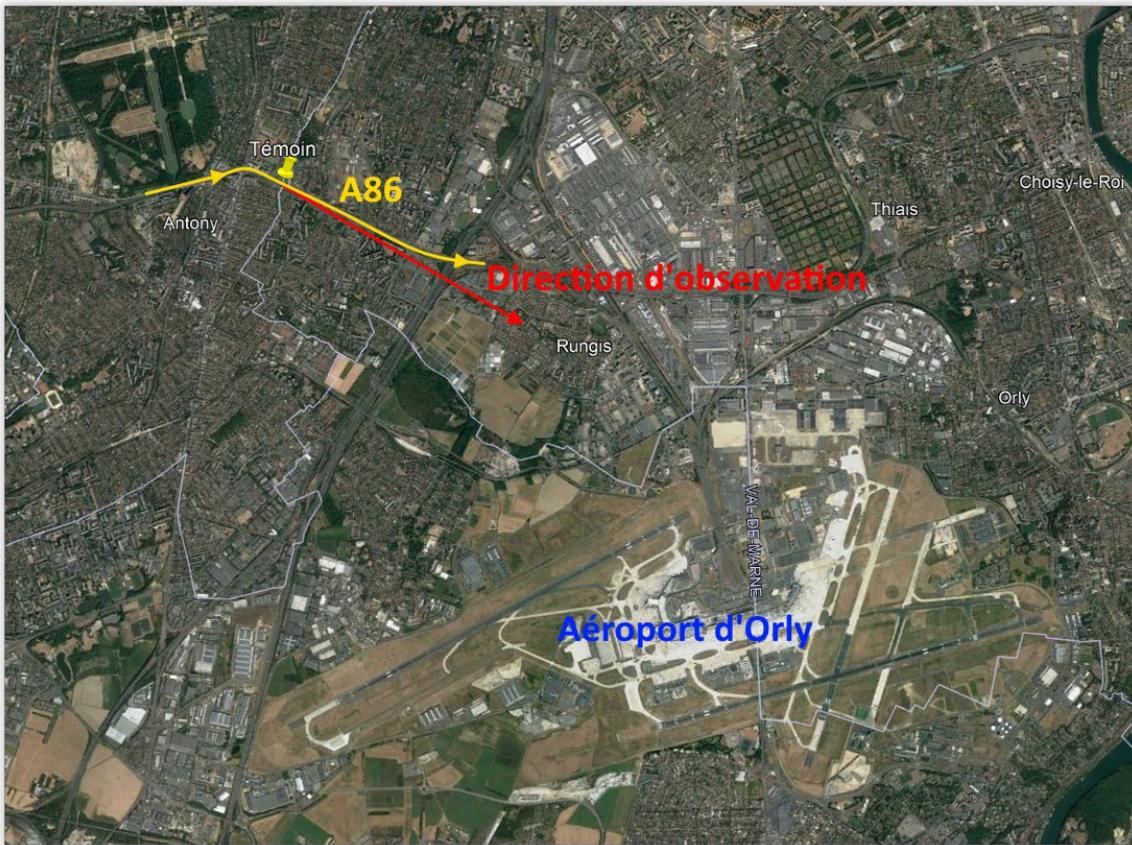


Il paraît plus vraisemblable que la dernière proposition soit la bonne, un croquis restituant toujours de manière plus fidèle (mémoire visuelle) les souvenirs d'un témoin qu'un récit, propice à générer des confusions et erreurs dans sa mémoire surtout lorsqu'il est question de données chiffrées (taille du PAN, estimations d'azimuts, d'élévations, et.).

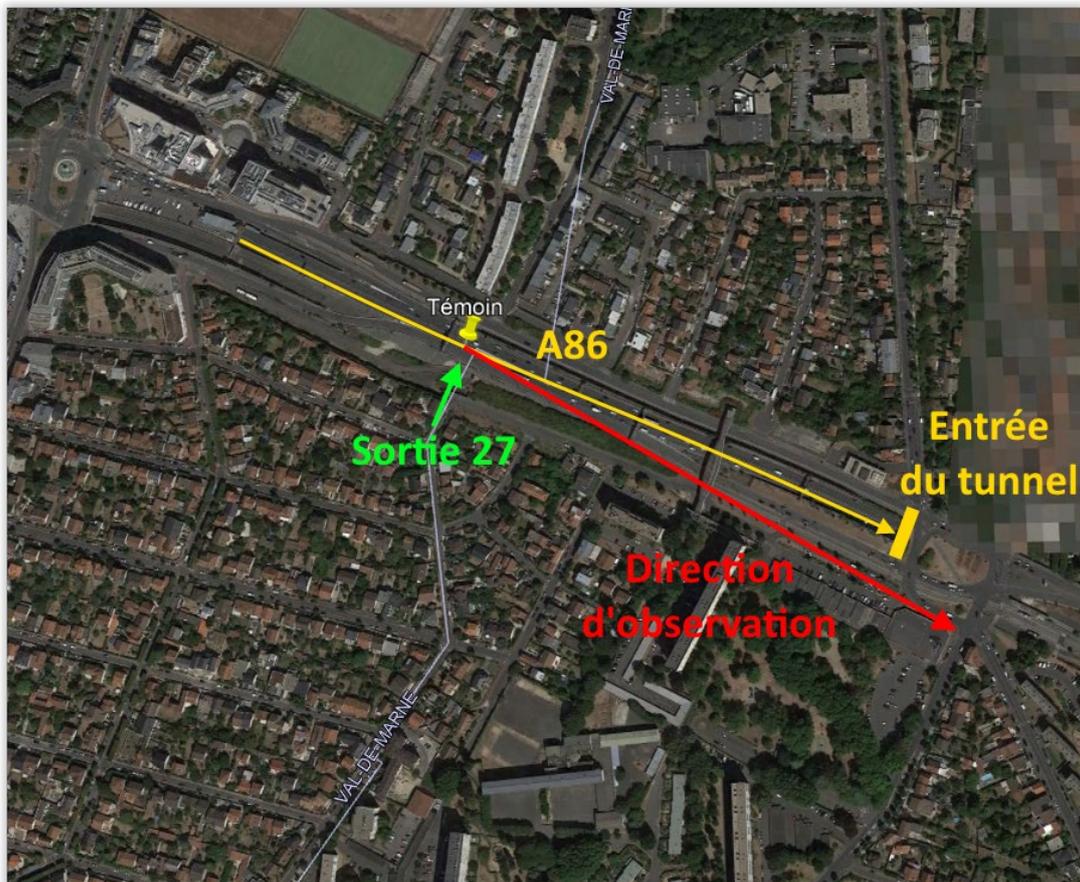
Le témoin indique par ailleurs avoir observé les PAN à travers le pare-brise de sa voiture, il n'a donc pu les voir que face à lui, donc bien aux environs de l'azimut 120°.

Cette configuration, représentée sur la capture ci-dessus, a été confirmée par le témoin dans ses réponses au mél de l'enquêteur du 10/03/2022.

Nous avons par la suite constitué deux cartes récapitulatives (la position du témoin est approximative, au niveau de la sortie n°27) :



Vue globale de la zone d'observation



Vue rapprochée de la zone d'observation

Les **données météorologiques** sont les suivantes, extraites de la publitèque de Météo France pour la station de l'aéroport d'Orly, située à environ 5 km au sud-est de la position du témoin :

Indicatif	91027002										
Nom	ORLY										
Altitude	86 mètres										
Coordonnées	lat : 48°43'04"N - lon : 2°23'49"E										
Coordonnées lambert	X : 6044 hm - Y : 24132 hm										
Producteurs	2021 : METEO—FRANCE										
+ Afficher la liste des paramètres											
- Masquer les données ...											
Date	FF	DD	N	NBAS	N1	C1	B1	N2	C2	B2	VV
01 nov. 2021 17:00	1.9	230	6	3	1	8	1110	2	6	2400	15000
01 nov. 2021 18:00	2.6	220	4	1	1	6	1950	4	0	7800	15000

En résumé, le vent soufflait faiblement du sud-ouest, le ciel était peu couvert par des nuages s'étalant sur deux niveaux : entre 1110 et 1950 m d'altitude pour la première couche (1 octa sur 8) constituée de nuages de type cumulus et strato-cumulus et à 2400 m d'altitude pour la seconde couche (2 à 4 octas sur 8) constituée de nuages de type stratocumulus. La visibilité horizontale était moyenne à 15 km.

Un rapide coup d'œil sur la **situation astronomique** permet de se rendre compte que nous étions en phase de crépuscule nautique, avec le soleil situé à environ 8° sous l'horizon.

Concernant la **situation aéronautique**, le témoin se trouve à proximité (environ 5 km) au nord-ouest de l'aéroport d'Orly.

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIGNAGE UNIQUE

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)*
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	
A2	(opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement	De SCEAUX (92) vers PARIS (75)
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	A86
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	
B2	Adresse précise du lieu d'observation	LAT 48.76320050483255/ LONG 2.3113185989532514
B3	Description du lieu d'observation	« J'étais sur l'autoroute A86 dans ma voiture en direction de Paris à hauteur de la sortie n°27 Sceaux/Bourg la Reine je roulais à 60 kilomètres heure »

B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	01/11/2021
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	18 :15
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	« 30 secondes »
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	Non
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	
B9	Observation continue ou discontinue ?	CONTINUE
B10	Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	N/A
B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	« Je suis entrée dans un tunnel et ensuite je pense que j'avais dépassé le lieu où s'est produit le phénomène »
B12	Phénomène observé directement ?	Oui
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	« A travers le pare-brise de ma voiture »
B14	Conditions météorologiques	Le vent soufflait faiblement du sud-ouest, le ciel était peu couvert par des nuages s'étalant sur deux niveaux : entre 1110 et 1950 m d'altitude pour la première couche (1 octa sur 8) constituée de nuages de type cumulus et strato-cumulus et à 2400 m d'altitude pour la seconde couche (2 à 4 octas sur 8) constituée de nuages de type stratocumulus. La visibilité horizontale était moyenne à 15 km.
B15	Conditions astronomiques	Crépuscule nautique, soleil couché à environ 8° sous l'horizon
B16	Equipements allumés ou actifs	« Phares de ma voiture »
B17	Sources de bruits externes connues	« Aucun bruit sauf le flot continu des voitures »
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	2
C2	Forme	ovale
C3	Couleur	Blanche
C4	Luminosité	« Très forte luminosité blanche »
C5	Trainée ou halo ?	Non
C6	Taille apparente (maximale)	« Je dirai la longueur d'un camion semi-remorque pour chaque forme ovale »
C7	Bruit provenant du phénomène ?	Non
C8	Distance estimée (si possible)	« Un kilomètre, l'objet n'est passé devant rien il surplombait la ville, il était à environ 800 mètres de hauteur »
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	120°
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	45°

C11	Azimut de disparition du PAN (°)	120°
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	45°
C13	Trajectoire du phénomène	« La deuxième forme ovale se déplaçait vers la droite lentement en ligne droite horizontale, la forme ovale de gauche était statique puis s'est déplacée plus lentement que celle de droite vers la droite »
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	« 600 mètres en ligne droite horizontale vers la droite »
C15	Effet(s) sur l'environnement	/
D1	Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ?	OUI
E1	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	« Pendant l'observation très étonnée, après l'observation contente d'avoir observé quelque chose d'étrange »
E2	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	« En arrivant chez moi j'ai appelé mon ami qui m'a dit que j'avais dû voir un ballon météorologique puis j'ai fait des recherches sur les ballons météorologiques j'ai constaté que cela ne ressemble en rien à ce que j'ai vu. »
E3	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	« J'ai pensé que j'avais assisté à un phénomène peut être inexplicable, c'était trop gros pour être un avion et de plus il y avait deux formes ovales côte à côte. Je ne renonce pas à comprendre j'espère que le GEIPAN pourra me dire de quoi il s'agit. »
E4	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	« Avant j'ai toujours été intéressée par les ovnis et j'avais vu la semaine précédant cet événement un reportage sur les ovnis mais au moment où s'est produit ce phénomène visuel je n'y pensai pas du tout j'étais occupée à conduire. »
E5	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	« Non je me dis que les PAN existent »
E6	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	« Oui »
E7	L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin ?	« Pour le moment ça ne change pas grand-chose mais j'avoue y penser souvent. »

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

L'hypothèse envisagée est celle de la confusion avec les phares d'atterrissage d'aéronefs se trouvant à proximité de l'aéroport d'Orly.

4.1. ANALYSE DES HYPOTHESES

L'axe d'observation se trouve être pratiquement confondu avec l'axe d'approche par l'est-nord-est des avions de ligne se préparant à atterrir sur la piste 3 de l'aéroport d'Orly.

Il se trouve qu'à 18h15 locales, deux avions empruntaient l'un après l'autre, à peu de distance, le couloir aérien basse altitude en direction de cette piste (voir page suivante).

Ces deux avions sont :

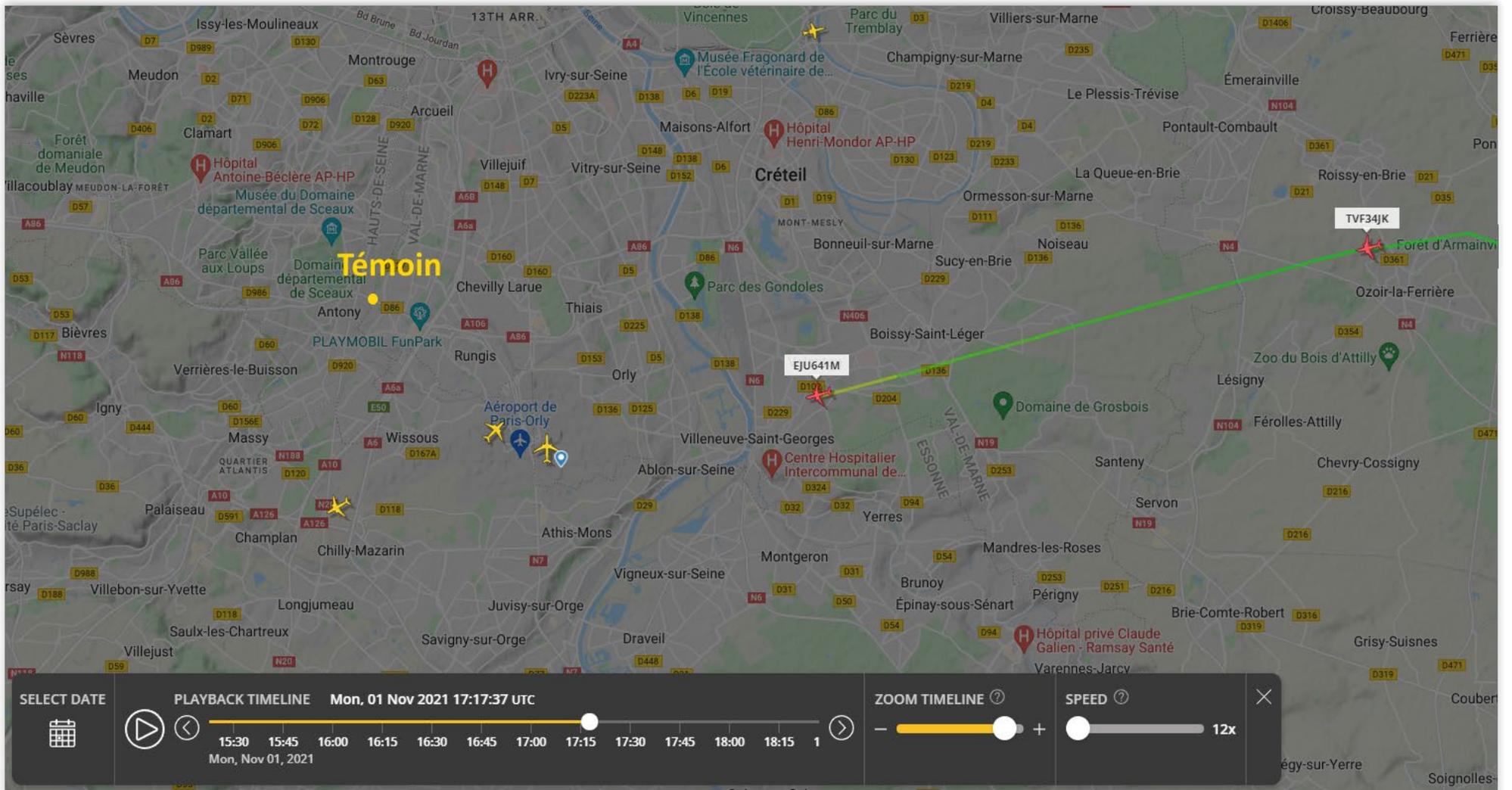
- Vol TO3451/TVF34JK de Transavia en provenance de Porto et prévu à l'atterrissage à Paris Orly à 18h50 locales
- Vol U24066/EJU641M d'Easyjet en provenance de Nice et prévu à l'atterrissage de Paris Orly à 18h30 locales

Ces deux avions ne devaient pas se trouver aussi proches l'un de l'autre, étant tous deux en avance sur l'horaire prévu d'atterrissage, et en particulier le vol Transavia (prévu à 18h50 et estimé à 18h22). Le vol Easyjet était prévu à 18h30 et est estimé également à 18h22.

Par conséquent, ils se trouvent tous deux sur la même route à seulement environ 15 km de distance.

Le témoin indique que les deux PAN se trouvaient côte à côte. Or, s'il s'agit bien des feux d'atterrissage des deux avions susnommés, ils ne se trouvaient ni à la même altitude ni à la même distance du témoin au moment où elle les a observés.

Connaissant les positions à peu près exactes du témoin et de ces deux avions (en altitude et en distance au témoin), nous pouvons tenter de vérifier s'ils pouvaient effectivement, du point de vue du témoin, être perçus visuellement à proximité l'un de l'autre.



Par un simple calcul trigonométrique, nous déterminons la valeur angulaire α de l'élévation de chaque avion, tel qu'observé depuis la position du témoin.

Pour ce faire, il nous faut connaître au préalable l'altitude calibrée (corrigée des erreurs instrumentales et de positions) de l'avion A (visible sur sa fiche sur le site FlightRadar24) et la distance D séparant sa position projetée au sol de celle du témoin (mesurée sur Google Earth).

Pour le vol EJU641M, ces données sont :

$$A = 556,26 \text{ m}$$
$$D = 11620 \text{ m}$$

Pour le vol TVF24JK, nous avons :

$$A' = 1089,66 \text{ m}$$
$$D' = 25430 \text{ m}$$

Nous obtenons donc ;

$$\alpha = 2,74^\circ$$

$$\alpha' = 2,45^\circ$$

Les deux avions ont donc une élévation angulaire quasiment identique.

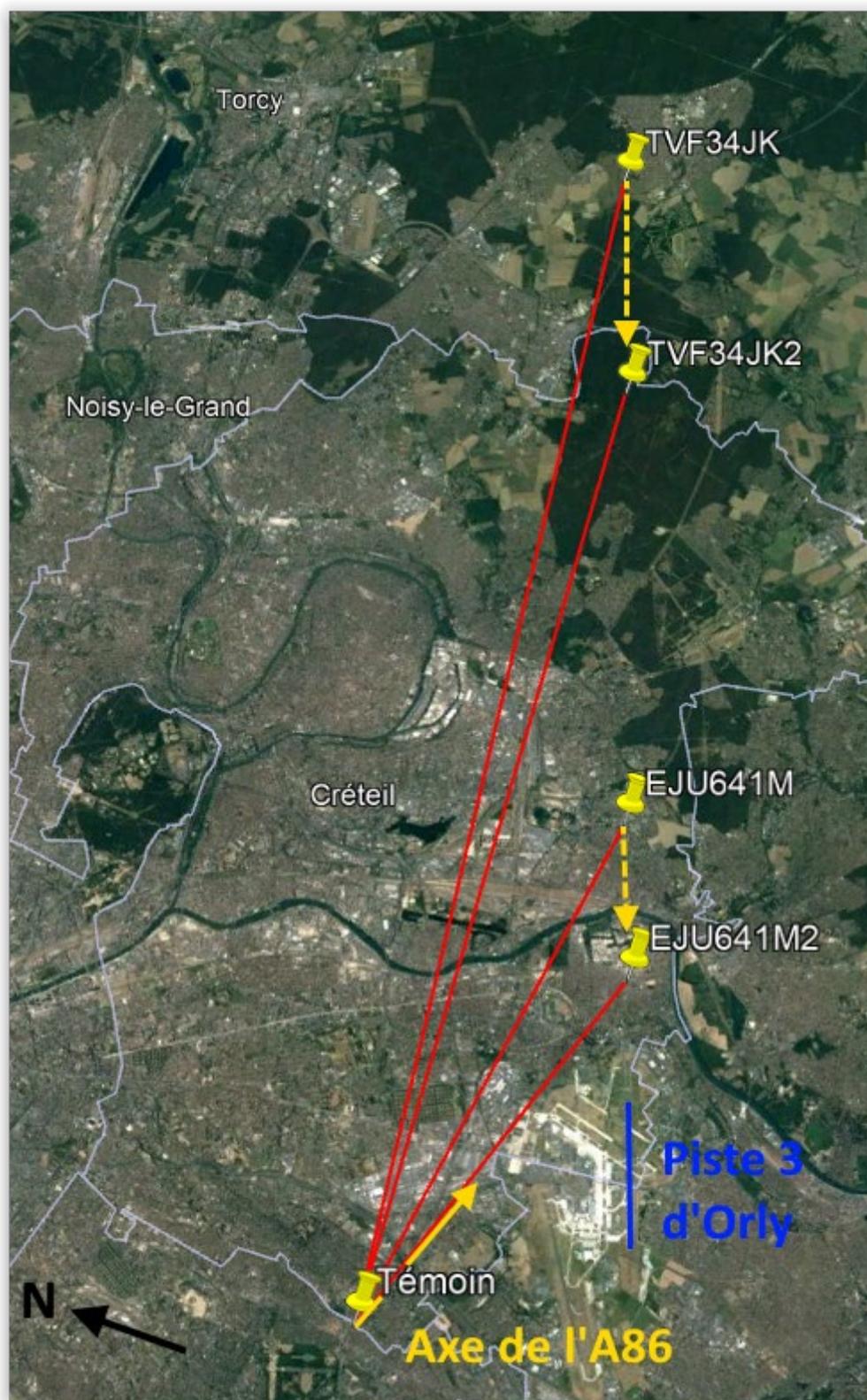
A ces résultats, nous pouvons ajouter celui de l'écart angulaire apparent entre les deux avions (mesuré sur carte) qui est d'environ 15° .

Les angles α et α' sont très petits et, au vu de la configuration des lieux et des obstacles situés dans l'axe d'observation (immeubles...), nous pouvons nous demander s'il est vraisemblable que le témoin ait pu les voir, car ils sont très proches de la ligne d'horizon. Par ailleurs, le témoin indique dans le questionnaire au sujet de l'élévation des PAN qu'ils se trouvaient à « 45° , *trois fois plus haut que des bâtiments qu'il[s] surplombai[en]t* ».

Les deux avions évoluant très vite quasiment dans la direction du témoin, nous pouvons penser que ces angles évoluent peut-être également très rapidement.

Nous avons initialement pris la position de ces avions à 17h17 UTC (heure donnée par le site FR24). Si nous avançons de quelques instants (environ une minute) dans le temps et calculons de nouveau α et α' , nous obtenons sensiblement les mêmes valeurs, à savoir environ $2,5^\circ$.

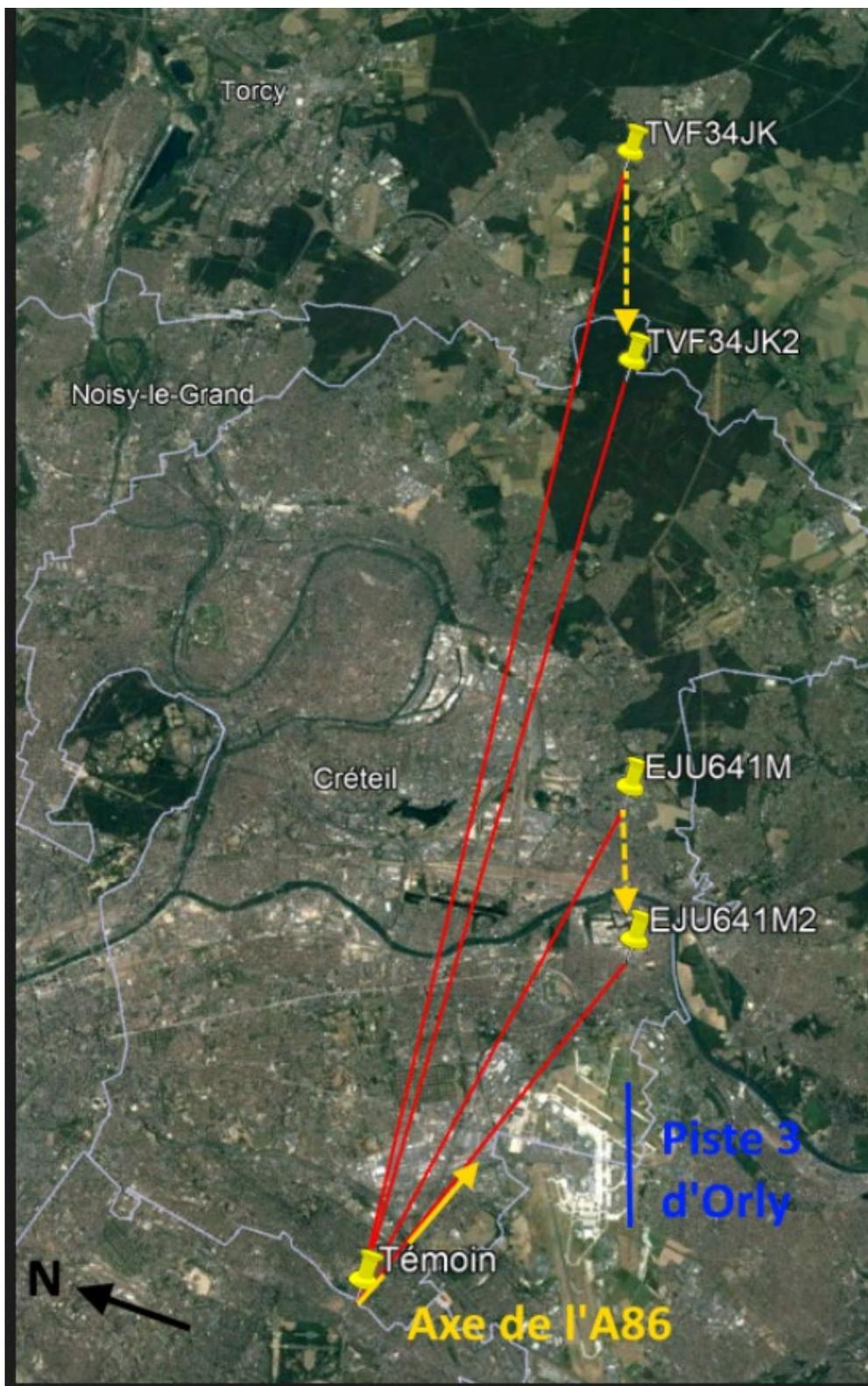
Nous avons par ailleurs tracé les axes d'observation pour ces deux positions successives des deux avions, et leur direction légèrement à gauche de l'axe de l'A86 (carte non orientée au nord) ne cadre pas avec celle estimée dans la situation géographique à droite de l'A86 :

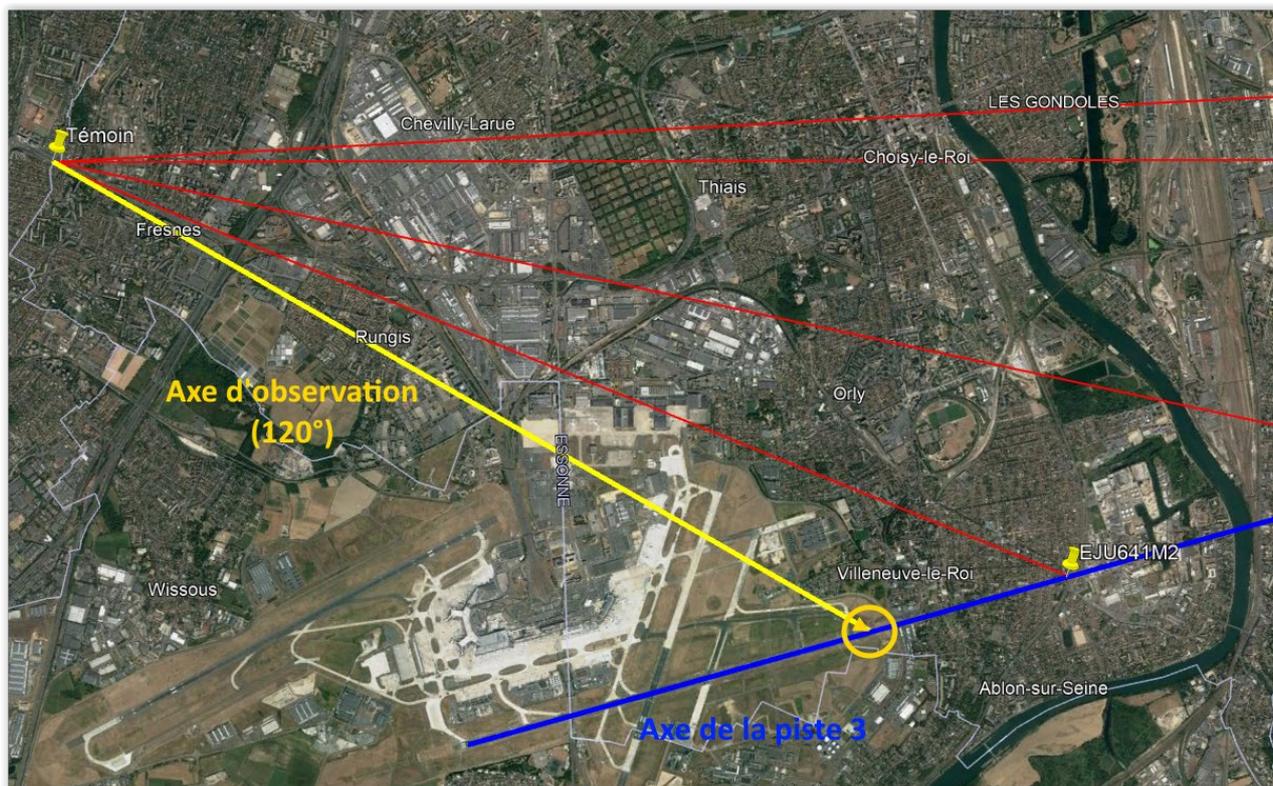


Entre 17h15 et 17h30 UTC, un « flot » continu d'appareils se dirigeant vers la piste 3 d'Orly empruntaient exactement la même route aérienne, en suivant à peu près les mêmes altitudes. Nous avons dénombré pas moins de 6 avions, soit pratiquement un atterrissage toutes les deux minutes !

Nous n'avons pas constaté de mouvements d'avions placés en circuit d'attente à proximité de l'aéroport, la régulation aérienne ayant sans doute fonctionné correctement malgré le nombre important d'appareils se posant sur Orly dans ce créneau horaire.

Si nous prolongeons l'axe d'observation des PAN et celui de la piste 3, ils se croisent en un point situé à environ 7,7 km du témoin, au-dessus du bout de piste côté nord. Il est impossible pour le témoin de voir un avion situé à cette position, puisqu'il se trouve quasiment au sol, en phase finale d'atterrissage :





En conséquence, soit l'hypothèse de départ n'est pas la bonne, soit d'autres aéronefs (civils ou militaires) se trouvaient dans cet axe d'observation, mais plus en altitude et/ou plus éloignés (et donc destinés à atterrir sur un autre aéroport), soit l'azimut des PAN déduit des indications contradictoires du témoin n'est pas correct.

Nous allons examiner chacun de ces trois points individuellement, en commençant par le dernier.

Concernant le dernier point, nous avons formulé auprès du témoin une requête visant à lui faire préciser à la fois sa position sur l'A86 et la direction d'observation.

Dans un mél du 11/03/2022, il nous confirme à la fois sa position, juste avant la sortie n°27 sur l'A86 et l'azimut d'observation, d'environ 120°.

Pour le second point, après vérification sur le site de tracking FR24, aucun aéronef civil ne se trouvait dans la tranche horaire d'observation dans une position susceptible de permettre à ce que ses feux d'atterrissages puissent être visibles de la position du témoin.

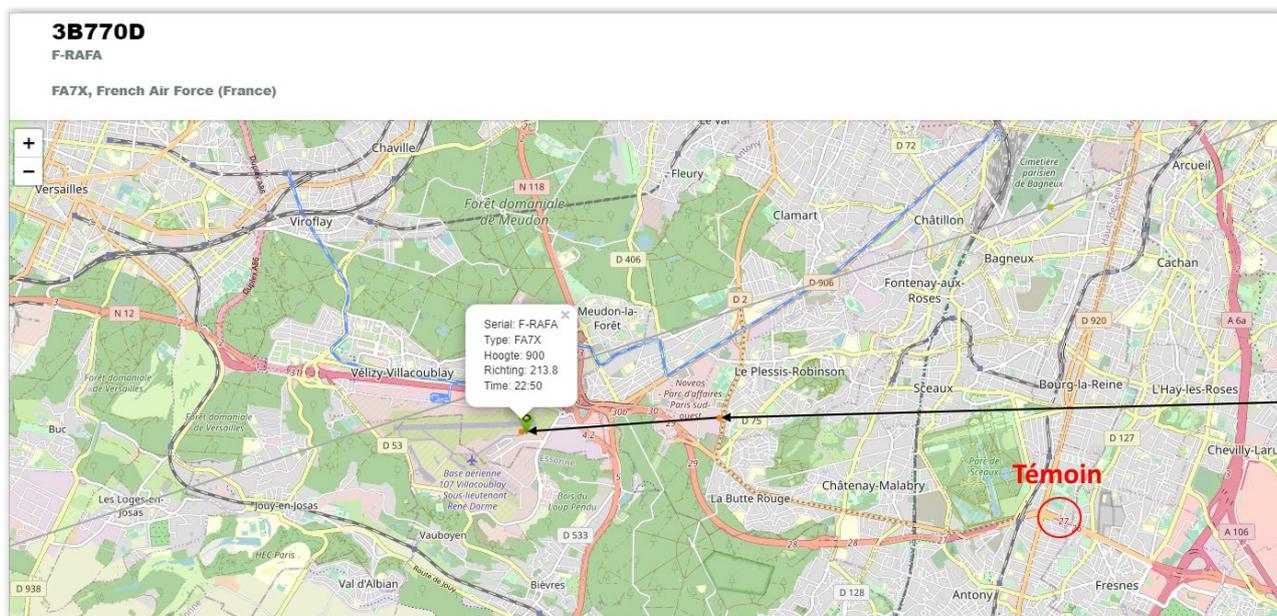
En revanche, le site ads-b.nl apporte des indices intéressants.

En effet, à 10h04 UTC deux avions militaires de type Dassault Falcon 7X, transportant souvent des autorités civiles ou militaires françaises, ont décollé quasi simultanément de l'aéroport de Villacoublay (base aérienne 107) pour se rendre à Glasgow (Ecosse).

Ces avions, qui portent les indicatifs « F-RAFA » et « F-RAFB », transportaient sans aucun doute la délégation française, y compris le Président de la République, devant se rendre à Glasgow pour l'ouverture de la conférence internationale sur le climat COP26.

Cette journée d'ouverture a été marquée par les discours de divers chefs d'état, et en particulier du président Macron à 15h15, qui n'est resté qu'une journée à Glasgow.

Les données du site adb-s.nl indiquent que les deux avions ont atterri sur le tarmac de l'aéroport de Villacoublay à 22h42 et 22h50 UTC.



Il ne s'agit donc pas de ces deux avions, mais plus probablement de deux autres aéronefs évoluant à proximité. Il pourrait s'agir d'avions militaires préparant l'arrivée des deux Falcon 7X quelques heures plus tard, en sécurisant l'espace aérien autour de l'aéroport et plus globalement de Paris et de ses alentours, ce qui est une manœuvre routinière pour l'Armée de l'Air. Ces avions ne sont toutefois recensés sur aucun des deux sites spécialisés susmentionnés, ce qui est possible, car ils ont pu couper leur transpondeur pour des raisons de sécurité opérationnelle.

L'observation a été très courte (30 secondes), ce qui n'a pas permis au témoin d'observer le déplacement réel de ces avions qui se faisait probablement dans sa direction, d'autant plus si la distance les séparant du témoin est également importante (jusqu'à plusieurs kilomètres). Le déplacement observé n'est pas transversal au témoin, ce qui explique son apparente lenteur.

Les lumières observées sont les phares puissants d'atterrissage qui permettent aux avions d'être observés de très loin. Leur puissance lumineuse, couplée à une distance d'observation peut-être importante, ne permet pas au témoin d'observer les autres feux (navigation et anticollision), ni le fuselage des appareils.

Les feux d'atterrissage, souvent au nombre de deux ou trois, lorsque l'avion est observé de suffisamment loin en faisant face au témoin, apparaissent visuellement confondus en un seul en prenant une apparence semblable à celle qu'elle décrit, à savoir un ovale, qui pourra même sembler être plus aplati aux extrémités si des feux d'atterrissage se trouvent sur les ailes. C'est d'ailleurs exactement ce qu'indique le témoin : « *les parties les plus aplaties de ces formes ovales étaient situées à gauche et à droite* ».

Par ailleurs, l'environnement particulièrement bruyant (sur une autoroute en présence de nombreux autres automobilistes) et l'observation vitres fermées à travers le pare-brise n'ont pas permis au témoin de percevoir le bruit émis par ces avions, a fortiori s'ils se trouvaient relativement éloignés

4.2. SYNTHÈSE DES HYPOTHÈSES

HYPOTHÈSE(S)	EVALUATION*
1. Avions militaires	0.700

*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%)

1. Avions militaires - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 50821			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Couleur(s)	Blanche, conforme à celle des feux d'atterrissage		0.80
Forme	Décrite par le témoin comme ovale, s'apparentant à plusieurs feux d'atterrissage observés comme étant visuellement confondus par la distance d'observation et par leur puissance lumineuse Les autres feux ne peuvent être visibles, "noyés" sous la forte luminosité des feux d'atterrissage	Incertitude sur la distance d'observation, inconnue, qui pourrait jouer un rôle sur la non-perception des autres feux et du fuselage des avions	0.50
Bruit (absence)	Témoin en voiture, dans un flot continu de véhicules sur une autoroute, vitres fermées	Incertitude sur la distance d'observation, inconnue, qui pourrait jouer un rôle sur la non-perception du bruit émis par les avions	0.50
Emplacement	A proximité des aéroports d'Orly et de Villacoublay Possible mission de sécurisation de l'espace aérien en vue du retour de Glasgow des avions Falcon 7X transportant le Président	Aucune donnée tangible sur la présence effective d'avions militaires dans les environs de Paris. Les transpondeurs ont cependant pu être coupés dans le cadre de cette mission. Pas de données non plus sur une telle mission de sécurisation, même si nous savons qu'elle est possible	0.30
Déplacement	Lent, car déplacement des avions pratiquement dans l'axe d'observation Observation très courte, le témoin n'a pas eu le temps d'observer plus en détail le déplacement des PAN, entrant dans un tunnel sur l'autoroute		0.80

4.3. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE

La consistance est moyenne, avec un témoin unique et une absence de photos ou de vidéos des PAN.

5- CONCLUSION

Nous avons étudié une première hypothèse d'observation des phares de 2 avions de ligne en approche de la piste 3 de l'aéroport d'Orly. Les avions TO3451/TVF34JK de Transavia en provenance de Porto et U24066/EJU641M d'EasyJet en provenance de Nice sont de bons candidats mais leur élévation ne correspond pas. Elévation des avions évaluée à 2.5° pour 45° signalé par le témoin.

Une seconde hypothèse a été étudiée : hypothèse de l'observation des feux d'atterrissage de deux avions militaires, observés brièvement par le témoin, alors qu'ils se dirigeaient dans sa direction.

Cette conclusion s'appuie sur les éléments suivants :

- Couleur blanche conforme à celle de feux d'atterrissage.
- La forme, décrite par le témoin comme ovale, correspond à l'ensemble des feux confondus visuellement car observés à une certaine distance, les deux feux les plus éloignés des principaux se trouvant sur les ailes. Les autres éléments des avions (autres feux de navigation et anticollision et fuselage) ne peuvent être observés, car « noyés » sous la forte luminosité des feux d'atterrissage. La distance d'observation, inconnue mais qui pourrait être importante, peut également jouer un rôle dans cette absence de perception des autres feux et du fuselage des appareils.
- L'absence de bruit perçu n'est guère étonnante, le témoin se trouvant dans sa voiture vitres fermées dans un flot de voitures sur l'A86. La distance, peut-être importante, séparant le témoin des avions (jusqu'à plusieurs kilomètres) joue aussi un rôle dans la non-perception du bruit émis par ces avions.
- L'emplacement : l'observation se situe à proximité des aéroports d'Orly et de Villacoublay.
- Un déplacement lent est observé, mais il ne correspond en rien à la vitesse réelle des avions, ceux-ci n'étant pas observés transversalement d'une part, et l'observation ayant été très courte, le témoin entrant peu après dans un tunnel.

Il se trouve par ailleurs que le 1er novembre 2021 était le premier jour de la réunion sur le climat « COP26 » réunissant de nombreux chefs d'états et de gouvernement à Glasgow en Ecosse. Deux avions militaires Falcon 7X transportant le Président de la République et sa délégation ont décollé de la base de Villacoublay le matin en direction de Glasgow pour revenir en fin de soirée. Il est possible que les avions observés par le témoin se soient trouvés à proximité pour sécuriser l'espace aérien de Paris et ses alentours en vue du retour des deux Falcon 7X à Villacoublay. Aucune donnée tangible permettant de confirmer ce point n'a cependant pu être trouvée.

Aucune trace de ces appareils n'a également pu être retrouvée, mais il est possible que, dans le cadre opérationnel de sécurisation de l'espace aérien pour cette mission particulière, les transpondeurs de ces appareils aient été coupés.

Classification en « B » : observation probable de deux avions militaires.

6- CLASSIFICATION

Etrangeté [E]

Consistance [C] = [I]x[F]

Fiabilité [F]

Information [I]

Classé B

