

Direction Adjointe de la direction des systèmes orbitaux  
Groupe d'Études et d'Information sur les Phénomènes  
Aérospatiaux Non identifiés

DSO/DA//GP  
Toulouse, le 13/06/2019

## COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

### CAS D'OBSERVATION

**[AERO AFR] de ORLY (94) vers GRENOBLE (38) 08.10.2000**

PARIS - Les Halles  
SIÈGE  
2, place Maurice Quentin  
75039 Paris Cedex 01  
☎ +33 (0)1 44 76 75 00

PARIS - Daumesnil  
DIRECTION DES LANCEURS  
52, rue Jacques Hillairet  
75612 Paris Cedex  
☎ +33 (0)1 80 97 71 11

TOULOUSE  
CENTRE SPATIAL DE TOULOUSE  
18, avenue Édouard Belin  
31401 Toulouse Cedex 9  
☎ +33 (0)5 61 27 31 31

GUYANE  
CENTRE SPATIAL GUYANAIS  
BP 726  
97387 Kourou Cedex  
☎ +594 (0)5 94 33 51 11

RCS Paris B 775 665 912  
Siret 775 665 912 000 82  
Code APE 731 Z  
N° identification :  
TVA FR 49 775 665 912

## 1 – CONTEXTE

Le GEIPAN continue à publier l'ensemble de ses archives sur son site public [www.geipan.fr](http://www.geipan.fr). Dans ses publications, figurent des cas anciens classés à l'époque (A, B, C ou D) et qui font aujourd'hui l'objet d'un réexamen, dans le seul but d'être plus pertinent dans les conclusions. Grâce à de nouveaux moyens techniques (logiciels) et à l'expérience d'enquête acquise depuis toutes ces dernières années, ce réexamen aboutit quelquefois à de nouvelles remarques voire à un changement de classification.

Ce cas d'observation précédemment classé D et anciennement appelé [AERO ARF] BELLEGARDE (45) 08.10.2000 fait partie d'un ensemble de cas réexaminés récemment.

Ce cas concerne l'observation d'un PAN par le pilote commandant de bord (CDB) et le copilote (COPILOT) d'un vol à destination de Grenoble en phase de montée : les témoins observent (1/10 de seconde) le passage très rapide d'un objet rond à quelques mètres au-dessus du cockpit. L'équipage a craint une collision de l'objet avec l'empennage arrière.

Le SEPRa recueille le 06/12/2000 la retranscription de l'ASR (Air Safety Report) du Commandant de bord établi le 08/10/2000 ainsi qu'une retranscription d'un entretien téléphonique avec le copilote recueilli le 26/11/2000 pour l'enquête.

## 2- DESCRIPTION DU CAS

- Extrait de l'ASR du CDB, pilote de l'avion :

Summary

*« En passant le FL 100, l'ATC nous demande si possible d'accélérer vers les 340kts. Nous acceptons. A 17h04 sur radial 156 (ou 166 illisible) RTB/46NM ou vers MOU entre FL140 et 145, un objet foncé non identifié passe à quelques mètres (moins de 10m) au dessus du cockpit. Une oie ou un ballon sonde? Nous n'avons pas eu le temps de l'identifier. Y a-t-il moyen de savoir si il y a eu un lâcher de ballon à cette heure là.»*

Aucune autre précision n'a été recueilli auprès de commandant de bord.

Il est à noter que seul le copilote a pu être interrogé par la suite à l'époque : les informations plus précises recueillies font du copilote le témoin principal de cette observation

- Extraits de l'interview du copilote recueilli le 26/11/2000 :

*« Le CDB était le pilote en fonction, j'assumais la radio. En passant le niveau 100 (10.000 pieds) nous étions « plutôt à l'intérieur de l'avion ». Nous avons eu le sentiment chacun individuellement que quelque chose passait juste au dessus de l'avion. Nous avons attendu plusieurs secondes pour en parler entre nous. Le CDB a décidé de déposer un Airmiss. »*

### Contexte :

Observation à 17h04 radial 156 de RBT pour 46NM. Avion en montée et croisant le niveau 140 et en accélération vers 340KTS

**Mode de pilotage de l'avion** : inconnu

**Condition météorologiques** : inconnues

**Deux témoins** : CDB et OPL (Témoins accaparés par leur travail respectif)

**L'évènement** : en vision périphérique, les deux membres d'équipage aperçoivent un objet qui passe au dessus de l'avion.

**Trajectoire relative** : l'objet venait de l'avant pour disparaître au-dessus de l'avion. Pour l'OPL, il apparaît dans la partie gauche de la glace frontale droite.

**Trajectoire réelle** : inconnue

**Distance** : « sûrement quelques mètres (5 à 6) ; a eu peur que l'objet ne touche l'empennage vertical »

**Taille** : « aux alentours de 1 m, une règle de 40cm au bout du bras »

**Durée de l'observation** : « un 1/10 de seconde »

**Forme** : « arrondie sans aspérité »

**Apparence** : « sombre, presque noire »

**Effets liés** : aucun

**Commentaires** : « cela ne ressemblait pas à un ballon sonde car il en a déjà vu. Peut-être un oiseau, mais pas convaincu ? Le témoin a eu le sentiment d'une quasi collision avec un objet. »

L'observation s'est faite depuis le cockpit du vol Air France 426 WV reliant Paris-Orly (91) à Grenoble (38). L'avion utilisé, immatriculé F-GRHG, est un Airbus A319 qui, à l'époque des faits, avait été mis en service depuis un an et demi environ, en juin 1999 (Figure 1).

| Reg    | Flight No. | Callsign |
|--------|------------|----------|
| F-GRHG | AF6009     | AFR600F  |

| Altitude | Speed  | Course |
|----------|--------|--------|
| 31,000ft | 412kts | 354°   |

[Additional live tracking data >](#)



**Aircraft Type**  
Airbus A319-111

| Age      | First Flight | ADSHEX |
|----------|--------------|--------|
| 19 years | 10-06-99     | 3944E6 |

[Additional information on this aircraft >](#)

**Airline** AIRFRANCE  
Air France

**Days of Operation**  
M T W T F S S

[Additional information on this flight >](#)

Figure 1 : description du cas (image : Planefinder)

L'observation a été faite le 8 octobre 2000 à 17h04 TU, c'est-à-dire à 19h04 heure légale française. L'avion était en phase de montée, à une altitude de 14 000 pieds environ (4267 mètres environ), à une position estimée à 80 km de Rambouillet (78), radial 156°. Cela situe l'avion entre Orléans (45) et Bellegarde (45) (Figure 2).

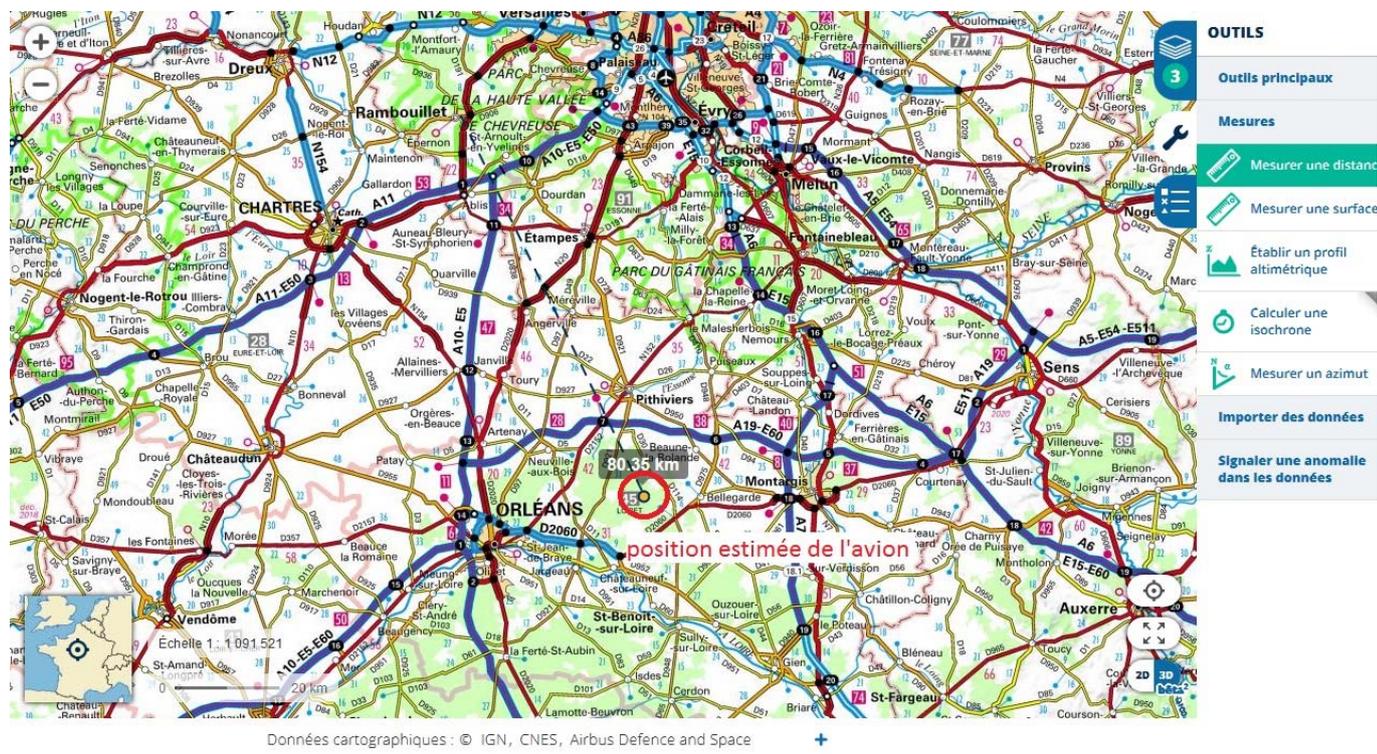


Figure 2 : description du cas (image : Géoportail)

Il est à noter que la fiche d'incident aérien indique une position aux environs de Moulins (03), ce qui ne peut pas vraiment correspondre aux données de vol : un avion en phase de montée et à une altitude de 14 000 pieds est encore proche de son aéroport de départ. Or, Moulins (03) est largement à mi-chemin entre l'aéroport d'Orly et Grenoble.

L'avion volait à une vitesse de 340 nœuds, c'est-à-dire à 630 km/h environ.

Le PAN est décrit comme étant un objet unique, de forme arrondie, de couleur noire ou foncée, avec une taille apparente de 1 m à une distance estimée entre 5 et 6 mètres (le copilote dit aussi une taille angulaire de 40 cm à bout de bras, ce qui est trois fois plus gros). Le PAN est apparu à l'avant de l'avion, dans la partie gauche de la glace frontale droite pour le copilote. Il est passé au-dessus du cockpit, les témoins l'ayant vu en vision périphérique.

Les témoins ont eu peur, notamment d'une collision avec l'empennage. Par la suite, le commandant de bord a décidé de déposer un Airmiss.

L'observation a été instantanée, n'ayant duré qu'un dixième de seconde.

Aucun autre témoin n'a pu être trouvé et aucun écho radar n'a été enregistré.

### 3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Le dossier est transmis pour revisite à un enquêteur à distance le 11 juillet 2018.

**Situation météo** : un bulletin météorologique a été émis lors de l'enquête effectuée à l'époque de l'observation, mais celui-ci est basé sur les données de la station de Dijon (21), à environ 225 km à l'Est de la position estimée de l'avion (Figure 3).

**ACCIDENT - INCIDENT AERIEN**  
**du dimanche 8 octobre 2000 vers 17h04 utc,**  
**aux environs de Moulins (Dépt 03)**  
**(n°69)**

Affaire suivie par la C.E.A. LYON-Saint Exupéry  
 TPF : 04 72 23 98 06

**RENSEIGNEMENTS**  
**METEOROLOGIQUES**

**SITUATION EN ALTITUDE** : thalweg axé Ecosse-Nantes et zone dépressionnaire à l'Est de la Sardaigne. Sur la région de Moulins : flux d'WSW.

**SITUATION EN SURFACE** : présence d'un front froid axé Bordeaux-Luxembourg. Ciel couvert avec pluie sur les environs de Moulins.

**Conditions météorologiques estimées sur la zone de l'incident** : ciel couvert par des nuages en couches avec des bases variant entre 500 à 1000m et des sommets entre 6000 et 9000m. Précipitations modérées. Visibilité très variable en fonction des couches et inter-couches nuageuses.  
 Vent estimé au FL 140 : 260° 25 à 30 Kt.

A cette heure là (vers 17h04 UTC), il n'y a pas de radiosondages effectués par les services de Météo-France.

**OBSERVATIONS**

| Station      | Altitude<br>(mètres) | Heure<br>(utc) | Vent (dir./vit.)<br>(degrés / Kt) | Visibilité  | Nuages<br>(mètres)                | T/Td<br>(°c) | U<br>(%)  | QNH<br>(hpa) |
|--------------|----------------------|----------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------------------|--------------|-----------|--------------|
| <b>DIJON</b> | <b>219</b>           | <b>1700</b>    | <b>210/06</b>                     | <b>7 km</b> | <b>6/8 Sc 800<br/>8/8 Sc 1500</b> | <b>12/10</b> | <b>87</b> | <b>1017</b>  |

Figure 3 : situation météo (image : témoignage direct)

La station météorologique la plus proche ayant des archives à la date de l'observation est celle d'Orléans – Bricy (45), située à environ 37 km à l'Ouest de la position estimée de l'avion. Les données montrent l'absence de pluie et une excellente visibilité horizontale de 60 km, indiquant un ciel bien dégagé (Figure 4).

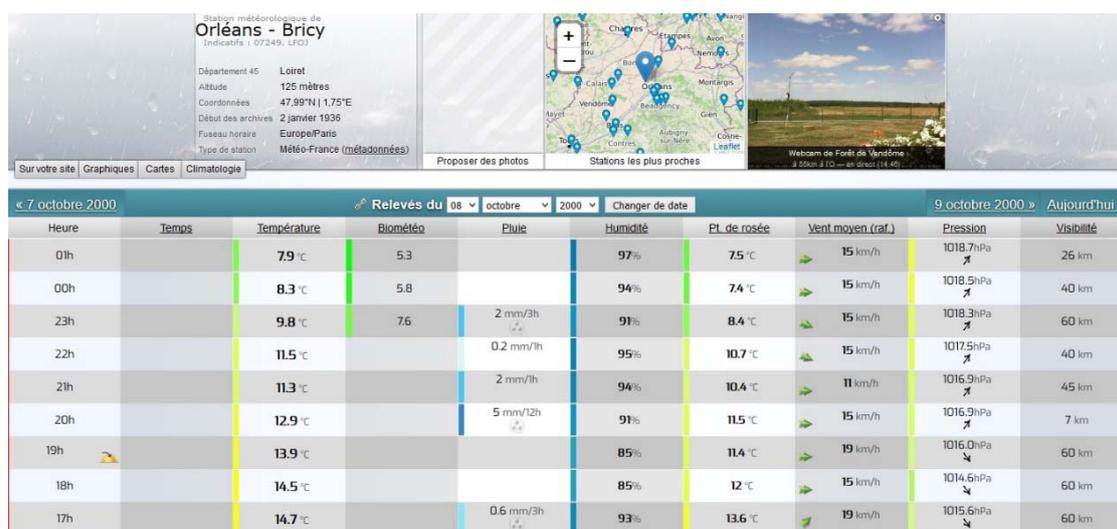


Figure 4 : situation météo (image : Infoclimat)

Le témoignage direct indique que l'avion était hors nuage et que la visibilité était supérieure à 10 km.

**Situation astronomique :** une reconstitution sur Stellarium pour Orléans (45), ville située à une trentaine de km à l'Ouest de la position estimée de l'avion, le 8 octobre 2000 à 19h04 montre la présence du Soleil proche du coucher, à 2° de hauteur angulaire à l'Ouest, vu du sol. Du fait de la position en altitude de l'avion, le Soleil était un peu plus haut sur l'horizon, vu du cockpit.

Le seul autre astre visible est la Lune en phase gibbeuse, à 11° de hauteur au Sud-Est (Figure 5).



Figure 5 : situation astronomique (image : Stellarium)

Il est à noter que le témoignage direct mentionne que le Soleil faisait face aux témoins. En fait, il n'était pas directement face à eux, puisqu'ils faisaient cap vers le Sud (azimut compris entre 160 et 199°) mais signifie qu'il était visible du cockpit.

**Situation aéronautique et astronautique :** les témoins ne mentionnent pas avoir vu d'avion ou de satellite durant l'observation.

Le très long délai entre la date d'observation et le retraitement du cas par le GEIPAN empêche toute vérification du trafic aérien local au moment de l'observation.

L'observation ayant eu lieu de jour, une méprise aéronautique est exclue.

### 3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

#### TEMOIN N° 1

| #  | QUESTION   | REPONSE (APRES ENQUETE)      |
|----|--|------------------------------|
| A1 | Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75) )  |                              |
| A2 | (opt) si commune inconnue (pendant un trajet) :<br>Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement | De Orly (91) à Grenoble (38) |

|   |   |   |
|---|---|---|
| A3  | (opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion | AF426WV   |
| <i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i> |   |   |
| B1  | Occupation du témoin avant l'observation  | Le copilote assume la radio « En passant le FL 100, l'ATC nous demande si possible d'accélérer vers 340 kts. Nous acceptons. »  |
| B2  | Adresse précise du lieu d'observation   | entre Orléans (45) et Bellegarde (45)   |
| B3  | Description du lieu d'observation   | Cockpit   |
| B4  | Date d'observation (JJ/MM/AAAA)   | 08/10/2000  |
| B5  | Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)  | 17:04:00 TU   |
| B6  | Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)                               | 1/10ème de seconde  |
| B7  | D'autres témoins ? Si oui, combien ?  | Le Commandant de bord   |
| B8  | (opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?                                     | collègue équipage   |
| 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 ?                                    | Le PAN passe à quelques mètres au-dessus du cockpit   |
| B12   | Phénomène observé directement ?   | OUI   |
| B13   | PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)   | NON   |
| B14   | Conditions météorologiques  | Hors nuages   |
| B15   | Conditions astronomiques  | Soleil face   |
| B16   | Equipements allumés ou actifs   | avion   |
| B17   | Sources de bruits externes connues  | avion   |
| <i>Description du phénomène perçu</i>                             |   |   |
| C1  | Nombre de phénomènes observés ?   | 1   |
| C2  | Forme   | Rond, forme arrondie sans aspérité  |
| C3  | Couleur   | Noir, Foncé   |
| C4  | Luminosité  | sombre  |
| C5  | Trainée ou halo ?   | NP  |
| C6  | Taille apparente (maximale)   | « aux alentours de 1 m. une règle de 40cm au bout du bras »   |
| C7  | Bruit provenant du phénomène ?  | NP  |
| C8  | Distance estimée (si possible)  | « Sûrement quelques mètres (5 à 6) » du cockpit   |
| C9  | Azimut d'apparition du PAN (°)  | NP  |
| C10   | Hauteur d'apparition du PAN (°)   | Au-dessus du cockpit  |
| C11   | Azimut de disparition du PAN (°)  | NP  |
| C12   | Hauteur de disparition du PAN (°)   | NP  |
| C13   | Trajectoire du phénomène  | « Trajectoire relative : l'objet venait de l'avant pour disparaître au-dessus de l'avion. Pour l'OPL, il apparaît dans la partie gauche de la glace frontale droite » |

|   |  |       |
|---|--|-------|
| C14   | Portion du ciel parcourue par le PAN                                     | NP    |
| C15   | Effet(s) sur l'environnement   | aucun |
| <i>Pour les éléments suivants, indiquez simplement si le témoin a répondu à ces questions</i> |  |       |
| D1  | Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ?              | NON   |
| E1  | Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?       | OUI   |
| E2  | Qu'a fait le témoin après l'observation ?                                | OUI   |
| E3  | Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?                  | OUI   |
| E4  | Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?                              | NON   |
| E5  | L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?                             | NON   |
| E6  | Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?    | NON   |
| E7  | L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin? | NON   |

#### 4- HYPOTHESES ENVISAGEES

Plusieurs hypothèses privilégiées : l'observation d'un ballon-sonde, d'un drone ou d'un oiseau.

Deux de ces hypothèses avaient été envisagées à l'époque des faits, notamment par les témoins, qui évoquaient « *une oie ou un ballon sonde* ».

Hypothèse ballon-sonde : la forme arrondie du PAN peut en effet fortement évoquer un ballon-sonde. L'hypothèse explicative a été étudiée à l'époque, et il s'avère qu'aucun radiosondage n'a été effectué à l'heure de l'observation. L'hypothèse d'un ballon-sonde est donc assez peu vraisemblable, et ce d'autant plus que le copilote en a déjà vu. Il faut noter toutefois que l'observation a été très courte, ce qui n'est pas favorable à l'identification d'un objet. On peut raisonnablement penser que l'enveloppe d'un ballon-sonde aurait été éclairée par le Soleil couchant, ce qui n'est pas cohérent avec la couleur sombre du PAN.

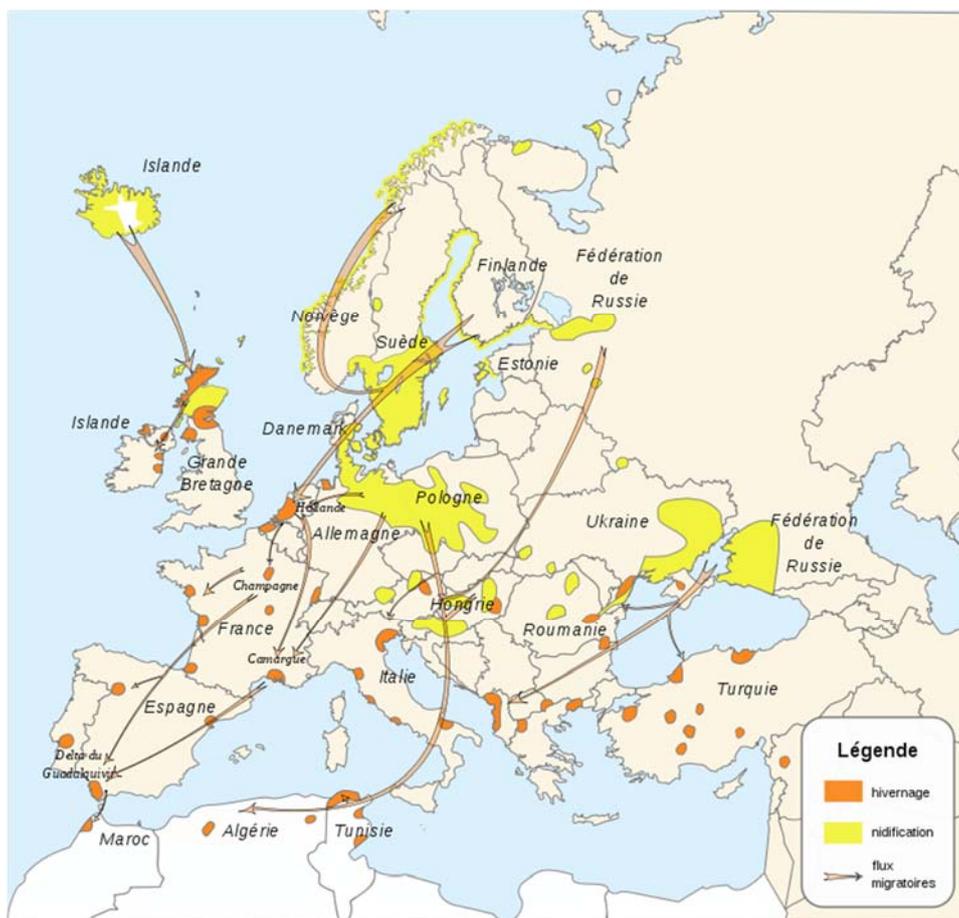
Hypothèse drone : la couleur sombre ainsi que la forme arrondie du PAN peut évoquer un drone. Celui-ci aurait été un appareil militaire, étant donné l'altitude du PAN (au moins 4 km) qui était inaccessible à des appareils amateurs à l'époque des faits. Toutefois, mise à part la base aérienne 123 d'Orléans – Bricy (45), située à 37 km à l'Ouest de la position estimée de l'avion, il n'existe pas de terrain d'exercice militaire proche de la zone d'observation.

L'hypothèse d'un oiseau, en particulier une oie ou une grue, est la plus vraisemblable : la date d'observation est cohérente avec les migrations automnales des oiseaux migrateurs.

La fiche de l'oie cendrée issue du site « [migraction.net](http://migraction.net) » indique ainsi que « *en France, la migration post-nuptiale commence parfois dès septembre, mais surtout à partir de début octobre et s'achève vers la mi-décembre. A cette occasion, les oies qui vont hiverner dans la péninsule ibérique survolent la France en plusieurs vagues* ».

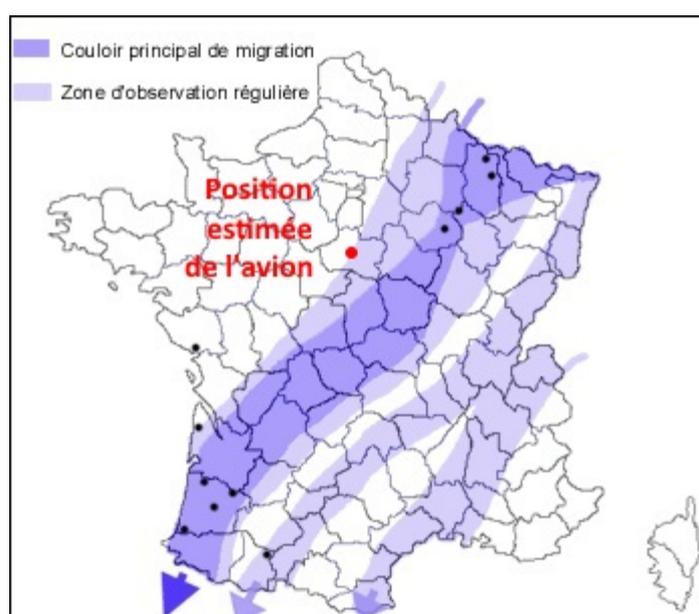
Celle de la grue cendrée nous indique que « *la migration ne commence réellement de manière importante qu'en octobre. Celle-ci se déroule principalement en deux grosses vagues : une à la mi-octobre et une en novembre* ».

Géographiquement, ainsi que le montre la carte des mouvements migratoires de l'oie cendrée ci-dessous, l'avion se trouve être juste dans une zone de passage des oies venant des zones de nidification du nord de l'Europe et se rendant en hivernage dans la péninsule ibérique.



Carte européenne de la répartition et de la migration des populations d'oie cendrée - [Source](#)

De même, la carte de passage des populations de grues cendrées lors de la migration hivernale nous montre que la position estimée de l'avion se trouvait en bordure du couloir principal de migration, dans une zone où ces oiseaux sont régulièrement observés.



Carte française de la migration hivernale des populations de grue cendrée - [Source](#)

La couleur sombre du PAN, sa grosseur apparente et le fait que rien n'a été détecté au radar sont également cohérents avec l'hypothèse explicative. Le copilote n'a d'ailleurs pas exclu cette piste : « *peut-être un oiseau, mais pas convaincu ?* ».

En revanche, l'oie et la grue sont des oiseaux au comportement grégaire, surtout lors des migrations. Il est étonnant (et heureux) que l'avion n'ai pas croisé d'autres oiseaux.

En ce qui concerne l'altitude de vol de ces oiseaux, ils volent respectivement classiquement jusqu'à 1000 m et 1500 m (données issues respectivement du [comptage avec radar](#) par les chasseurs dans la baie de somme en octobre 2018 et du [site](#) du lac du Der, en Champagne).

Ces altitudes sont trop faibles pour pouvoir correspondre à celle à laquelle se trouvait l'avion au moment de l'observation.

Cependant, la grue cendrée est connue pour être l'un des oiseaux qui a été observée volant le plus haut, connu en particulier pour survoler la chaîne de l'Himalaya à [10 km d'altitude](#) ; nous ne savons pas en revanche si de telles altitudes (voire inférieures) sont atteintes en survol de la France.

#### 4.1. SYNTHÈSE DES HYPOTHÈSES

| HYPOTHÈSE                                     |  |  | EVALUATION* |
|---|--|--|-------------|
| <b>Ballon-sonde</b>                           |  |  |             |
| ITEM  | ARGUMENTS POUR   | ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR   | POUR/CONTRE |
| - tous  | - forme arrondie cohérente avec un ballon-sonde<br>- hypothèse évoquée par les témoins | - copilote ayant déjà vu des ballons-sondes<br>- pas de radiosondage au moment de l'observation<br>- l'enveloppe d'un ballon-sonde aurait dû être éclairée par le Soleil, couleur sombre du PAN peu cohérente<br>- durée d'observation trop courte pour valider ou invalider l'hypothèse | 0.30        |
| <b>Drone</b>                                  |  |  |             |
| ITEM  | ARGUMENTS POUR   | ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR   | POUR/CONTRE |
| - tous  | - couleur sombre et forme arrondie cohérentes avec un drone                            | - seul un drone militaire avait la capacité d'évoluer à 4 km d'altitude à l'époque des faits<br>- pas de terrain militaire à proximité de la zone d'observation<br>- durée d'observation trop courte pour valider ou invalider l'hypothèse   | 0.35        |
| <b>Oiseau migrateur (oie ou grue cendrée)</b> |  |  | <b>70%</b>  |

| ITEM                            | ARGUMENTS POUR   | ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR   | POUR/CONTRE |
|---------------------------------|--|--|-------------|
| - Forme                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forme réelle non observable par la brièveté de l'observation et la vitesse de déplacement : détails non observables</li> <li>- le co-pilote et le pilote prennent en compte une hypothèse oiseau : « <i>peut-être un oiseau, mais pas convaincu ?</i> ».</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ces oiseaux ne sont pas « ronds », surtout la grue qui est très allongée en vol</li> </ul>  | 0.5         |
| - Couleur                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parties du plumage foncé</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tout le corps n'est pas foncé</li> </ul>  | 0.50        |
| -nombre                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un individu isolé ? ou d'une autre espèce ?</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'oie et la grue sont des oiseaux au comportement grégaire, surtout lors des migrations</li> </ul>  | -0.3        |
| - Taille apparente              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- taille angulaire importante jusqu'à, selon les indications, 40 cm à bout de bras compatible d'un croisement très proche (impression de proximité perçue par les pilotes qui ont craint un choc)</li> </ul>  |  | 1           |
| - Vraisemblance en lieu et date | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans ou en bordure des couloirs classiques de migration</li> <li>- Compatible avec les dates des migrations post-nuptiales</li> <li>- Altitude théorique maximale de 10 km pour la grue cendrée</li> <li>- Un oiseau est trop petit pour pouvoir être détecté par un radar</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Position limite pour le couloir de la grue cendrée</li> <li>- Au-dessus de l'altitude maximale vérifiée de 1000 et 1500 m pour l'oie et la grue cendrée au-dessus du territoire Français</li> <li>- pas de détection radar</li> </ul> | 0.5         |

*\*Fiabilité de l'hypothèse estimée par l'enquêteur : certaine (100%) ; forte (>80%) ; importante (60% à 80%) ; moyenne (40% à 60%) ; faible (20% à 40%) ; très faible (<20%) ; nulle (0%)*

## 5- CONCLUSION

Trois hypothèses sont envisagées : une possible méprise avec un ballon-sonde, un drone ou un oiseau.

La description du PAN peut évoquer ces trois types de méprises, mais, après analyse, l'hypothèse d'un oiseau est la plus vraisemblable des trois.

Bien que la durée de l'observation (1/10<sup>ème</sup> de seconde) soit très courte, nous avons ainsi suffisamment d'éléments en notre possession pour confirmer cette hypothèse, en particulier :

- Date de l'observation, en période de migration
- Lieu, dans une zone de couloirs migratoires
- Parmi les hypothèses du copilote
- Absence de détection par radar

La couleur foncée du PAN et l'impression de proximité ressentie par les pilotes (et par conséquent la taille modeste) sont des points qui confirment encore davantage l'hypothèse.

L'altitude de 4000 m, bien que ne cadrant a priori pas avec celles pouvant être atteinte par les deux possibles espèces d'oiseaux migrateurs retenues pour l'hypothèse, a déjà observée en dehors du territoire Français pour la grue cendrée. Il pourrait aussi s'agir d'un individu isolé d'une autre espèce migratoire restant à déterminer.

La consistance est moyenne (2 témoins, mais observation extrêmement brève n'ayant pas permis aux témoins de décrire correctement le PAN), mais suffisante pour soutenir l'hypothèse malgré les incertitudes qui lui restent attachées.

En conséquence GEIPAN classe le cas en B : Observation probable d'un oiseau.

## 6- CLASSIFICATION

