

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

Toulouse, le 12/11/2018
DSO/DA//GP

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

TRANCRAINVILLE (28) 23.01.1982

CAS D'OBSERVATION

1 – CONTEXTE

Le GEIPAN continue à publier l'ensemble de ses archives sur son site public 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 nommé ORLEANS (45) 1982 fait partie d'un ensemble de cas réexaminés récemment.

Il concerne l'observation, le 23/01/1982 entre 4h35 et 4h55, d'un ou plusieurs PAN par deux gendarmes, se trouvant en patrouille dans un véhicule sur l'autoroute A10. L'observation discontinue commence sur la commune de Trancrainville (28). Elle se déroule à divers endroits le long de l'autoroute sur plusieurs dizaines de kilomètres, puis sur une route départementale reliant Saran (45) à Ormes (45).

Une enquête sur place a été réalisée par les Gendarmes qui ont contacté la BA123 d'Orléans-Bricy : aucun avion ou hélicoptère n'était en vol et la station radar de la base était à l'arrêt depuis la veille au soir.

La société Cofiroute gestionnaire de l'A10 indiquera qu'aucun ouvrier, notamment les péagers qui travaillent toute la nuit, n'ont remarqué le phénomène.

La recherche d'autres témoignages auprès d'habitants situés le long de l'A10 est restée vaine.

Joint aux procès-verbaux d'audition des témoins figurent :

- Une planche photographique de la gendarmerie avec 9 clichés représentant les diverses zones où le phénomène a été observé.
- Une carte de situation annotée avec les endroits où les 9 photographies ont été prises.

- Le bulletin météo pour la journée du 22 et la nuit du 22 au 23.01.1982.
- Un graphique relevé hygrométrie station du P.K.76 en bordure d'autoroute
- Un article du journal « *la République du centre* » du 27.01.1982 relatant l'évènement
- Une lettre d'un témoin d'Ingré (45) ayant observé des phénomènes similaires, à proximité de l'A10, le 17/01/1982 vers 18h.
- Un répertoire des lignes à haute tension traversant l'autoroute A10 entre les P.K.60.100 et 88.700 et type des différents pylônes supportant ces lignes.
- Une cartographie du ciel a été rajoutée ultérieurement au PV (elle n'est pas indiquée sur le Bordereau d'envoi de la gendarmerie).

2- DESCRIPTION DU CAS

Voici la description du cas, telle que narrée par les témoins dans le procès-verbal :

Témoin principal, noté ci-après « témoin 1 » :

« Je suis Gendarme au peloton autoroutier de gendarmerie zzzz (45). Le samedi matin 23, j'étais en patrouille avec le Gendarme auxiliaire XXX, sur l'autoroute A10 Aquitaine. Nous circulions avec une 504 Peugeot de notre unité, direction Paris–Province, c'est-à-dire nord–sud, lorsque j'ai remarqué dans le ciel un phénomène bizarre.

Il était aux environs de 4 heures 35, je conduisais la voiture, lorsque mon attention a été attirée par une masse claire indéfinie se trouvant dans le ciel. Je faisais cette constatation au travers du pare-brise, à sa partie supérieure, et juste dans l'axe du tracé autoroutier. N'étant pas très sûr de mes observations, je demandais à mon passager s'il faisait les mêmes constatations que moi. Il me répondait par l'affirmative. Je circulais à ce moment-là à la vitesse de 90 km/h environ.

Après m'être rendu sur place de jour, en votre présence, je vais préciser approximativement les divers points kilométriques d'où j'ai fait les observations suivantes. L'observation de la masse claire précitée se situait aux environs du P.K. 61. Tout en poursuivant notre route, vers le P.K. 62.500 j'ai vu sensiblement vers ma gauche, c'est-à-dire en direction du sud–est, une lueur assez intense qui éclairait une partie des arbres bordant le CD 927 situé à proximité du péage d'Allaines (28) à 2 km environ devant moi. J'ai pensé qu'il s'agissait d'un véhicule qui venait de se renverser dans le fossé. J'ai poursuivi ma route et, au lieu précité j'ai remarqué qu'il n'y avait aucun accident. Les lieux n'étaient plus éclairés. Un peu plus loin, au P.K. 67.100 environ j'ai à nouveau vu cette lueur qui éclairait le sol, dans les champs avoisinants, à 600 mètres environ de l'autoroute. Ce n'est qu'à ce moment-là que je me suis vraiment rendu compte de la couleur de ce faisceau lumineux, qui était vert clair. Je précise qu'il ne s'agissait pas d'un faisceau mais plutôt d'une zone éclairée assez importante. Presque simultanément j'ai vu la partie supérieure d'un pylône à haute tension s'éclairer. À aucun moment je ne voyais l'origine de cette lumière ni ne voyais de faisceau lumineux entre le pylône éclairé et le sol, pas plus d'ailleurs entre ce pylône et la masse claire précitée qui se trouvait encore à ce moment-là à la verticale de l'axe autoroutier. Je précise que toute la partie supérieure du pylône n'était pas éclairée. La partie éclairée était très nette, je voyais distinctement les traverses métalliques de ce pylône et les lignes électriques étaient très nettes aussi bien à la partie supérieure qu'à la base. Cette partie éclairée était oblique par rapport au sol, ce qui me laissait supposer que cette source lumineuse venait de plus haut. J'ai comparé cet éclairage à celui appelé vulgairement " lumière noire ".

J'ajoute que la masse claire et la lueur précitées se déplaçaient en même temps que moi. Cette constatation n'est pas un effet d'optique dû à mon mouvement car je voyais divers paysages au sol dans la partie éclairée. Je me suis donc immobilisé vers le P.K. 69.000. À ce lieu j'ai remarqué que tout était devenu immobile. Je suis descendu du véhicule et au moyen d'une lampe torche puissante j'ai éclairé en direction de la masse claire. Je n'ai rien vu de plus. J'ai repris ma progression et

l'ensemble masse et lueur est reparti. Vers le P. K. 73.600 je remarque le même phénomène sur d'autres pylônes à haute tension. A ce moment la masse claire ne se trouvait plus face à moi et dans l'axe de l'autoroute, mais légèrement sur ma gauche, c'est-à-dire direction sud-est. Au P. K. 78.500 environ, j'ai vu un hangar de ferme et les arbres l'environnant, éclairés à leur tour ; puis quelques instants plus tard, dans le même axe, un autre hangar. Renseignements pris, il s'agit de la ferme de Monsieur DDD sise au hameau Autroche, commune d'Artenay (45) et du hangar de la ferme école de l'Armée du Salut sise au lieu-dit Auvilliers également de la commune d'Artenay (45).

Cette dernière constatation se situait aux environs du P. K. 79.300. Au cours de ma progression j'ai toujours remarqué la même chose jusqu'au P. K. 88.500 où je n'ai plus vu la masse claire. Par contre je voyais toujours la lueur au-dessus des bois qui bordaient l'autoroute sur ma gauche. En arrivant au peloton, je me suis dirigé vers Ormes (45) en empruntant le CD reliant Saran à cette localité. Avant de franchir le pont autoroutier j'ai remarqué que la lueur se dirigeait vers l'est, je n'ai plus revu la masse claire.

En ce qui concerne cette masse claire, je ne peux lui donner une forme particulière ; le contour n'était pas net, elle me paraissait cependant plus longue que large. En ce qui concerne sa hauteur par rapport au sol je suis incapable de la définir, même approximativement.

En ce qui concerne les conditions atmosphériques, le ciel était assez clair mais non étoilé. Je pense que la couche nuageuse était assez haute. Je ne peux préciser s'il y avait du vent. Il ne pleuvait pas ; il n'avait également pas plu quelques moments auparavant. La température devait être de l'ordre de zéro degré renseignement qui m'avait été communiqué avant mon départ par la Société Cofiroute exploitante de l'autoroute.

Pendant toutes ces constatations je n'ai perçu aucun bruit suspect, même pendant les quelques minutes où j'étais hors du véhicule et tentais d'éclairer la masse claire.

La circulation était presque nulle, la preuve, lorsque je me suis immobilisé, il n'est pas passé plus de deux véhicules.

Ces constatations se sont réalisées sur une distance de 29 km environ.

En rentrant de mon service, j'ai fait part à mon camarade MMM de mes constatations. Il m'a appris qu'un phénomène similaire aurait été constaté par une femme de la région, au cours des jours précédents et qu'elle aurait informé la presse locale. J'affirme que je n'étais pas au courant de ce fait. Bien que je ne puisse pas préciser la surface même approximative de la lueur au sol, je puis dire que lorsque celle-ci est passée au-dessus du hangar de la ferme DDD, tout le hangar était éclairé ainsi que les arbres se trouvant à proximité.

Le 25 janvier 1982, à 16 heures. Lecture faite par moi de la déclaration ci-dessus j'y persiste et n'ai rien à y changer à y ajouter ou à y retrancher. »

Un schéma explicatif du témoin illustre son témoignage sur le PV.

Témoin n°2, noté ci-après « témoin 2 » :

« Je suis Gendarme auxiliaire au peloton d'autoroute zzz depuis juin 1981. Je quitte cette fonction demain 27 janvier 1982 pour rejoindre le 3 février 1982, l'école de Gendarmerie à BBB (Allemagne) pour une durée de six mois.

Samedi dernier 23 janvier 1982, j'étais en service sur l'autoroute A10 Aquitaine avec le Gendarme YYY. Nous circulions dans une 504 de l'unité. Nous sommes allés jusqu'à la limite de notre circonscription c'est-à-dire jusqu'au point kilométrique 54, là nous avons fait demi-tour. C'est au cours de ce trajet direction Paris-Provence vers 4 heures 35, peu avant le péage d'Allaines (28) que j'ai observé tout d'abord au travers du pare-brise, un phénomène bizarre dans le ciel. Il s'agissait d'une forme indéfinie ressemblant à un cône. La partie la plus pointue était dirigée vers le haut. Elle était de couleur gris clair.

Je ne voyais aucune source lumineuse jaillir de cette forme. Lorsque le gendarme YYY a attiré mon attention sur ce phénomène, de la place où je me trouvais, c'est-à-dire à côté du conducteur, je le voyais dans l'angle gauche du pare-brise en face du conducteur.

Presque aussitôt après cette première observation, je remarquais dans les champs, à gauche de l'autoroute par rapport à notre sens de circulation, c'est-à-dire vers l'est, une grande étendue de terrain qui était éclairée. Cette lueur était de couleur gris-blanc - gris-clair, elle pouvait se trouver à 1 km environ de l'autoroute. Cette distance est très difficile à définir de façon précise.

Tout en poursuivant notre route je regardais toujours cette zone éclairée, qui me donnait l'impression de se diriger vers l'est. En fait, je pense que la zone éclairée était toujours la même, mais notre progression faisait en sorte que divers paysages se trouvaient à entrer dans cette zone suivant l'angle d'observation. À mon avis, la forme claire ne se déplaçait pas, ni la zone éclairée. Tout au long de notre déplacement j'ai eu l'occasion de voir dans cette partie éclairée, le sol, des pylônes, des constructions, des arbres. Peu avant le restaurant BBB, je n'ai plus vu la forme bizarre dans le ciel. Par contre je voyais toujours la zone éclairée. Je ne peux préciser ce qui était éclairé à ce moment. Cette lueur se trouvait bien plus à notre gauche. En fin de service, nous nous sommes dirigés en voiture vers Ormes (45) c'est-à-dire dans la direction de la lueur. Peu avant le pont autoroutier, nous nous sommes arrêtés. Je ne voyais toujours plus la forme bizarre. Je voyais par contre toujours la lueur, mais de façon moins intense, elle était en direction de l'est.

Au cours de notre trajet, nous sommes immobilisés en bordure de l'autoroute pour mieux observer. Nous sommes descendus de voiture après avoir arrêté le moteur. Je n'ai rien observé de plus. Je n'ai perçu aucun bruit.

Je ne peux définir, même approximativement, la hauteur à laquelle se trouvait la forme claire dans le ciel. À aucun moment je n'ai vu de faisceau lumineux partir de la forme précitée et aller jusqu'au sol, à la zone éclairée.

Le temps était couvert, toujours est-il, il n'y avait pas d'étoiles. Il ne pleuvait pas. Je ne pense pas qu'il ait plu dans le courant de la soirée. Il faisait frais, mais je ne pense pas qu'il y avait du vent.

En rentrant du service, je ne suis pas rentré dans les locaux du peloton. Ce n'est que l'après-midi du même jour en venant reprendre mon service, que j'ai appris qu'une femme avait observé un phénomène similaire quelques jours auparavant.

Pendant tout le temps qu'a duré mon observation, la circulation sur l'autoroute était très réduite dans les deux sens.

Je ne suis pas attiré particulièrement par les OVNI. Je m'y intéresse seulement lorsque l'on en parle à la radio ou à la télévision.

Le 26 janvier 1982, à 17 heures. Lecture faite par moi de la déclaration ci-dessus j'y persiste et n'ai rien à y changer à y ajouter ou à y retrancher. »

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Dans ce compte rendu d'enquête, seuls les témoignages tirés des procès-verbaux d'audition des gendarmes sont pris en compte.

Le récit d'une habitante d'Ingré (45) par lettre manuscrite datée du 19/01/1982 à la presse locale d'une observation faite le 17 janvier 1982 vers 18h30, ne fait pas l'objet d'une analyse car, bien que demandée, il n'y a pas eu d'audition du témoin auprès des services de police d'Orléans dont elle

dépendait. De ce fait ce témoignage reste imprécis et il n'est pas possible d'établir un lien entre les deux observations faites à des dates différentes.

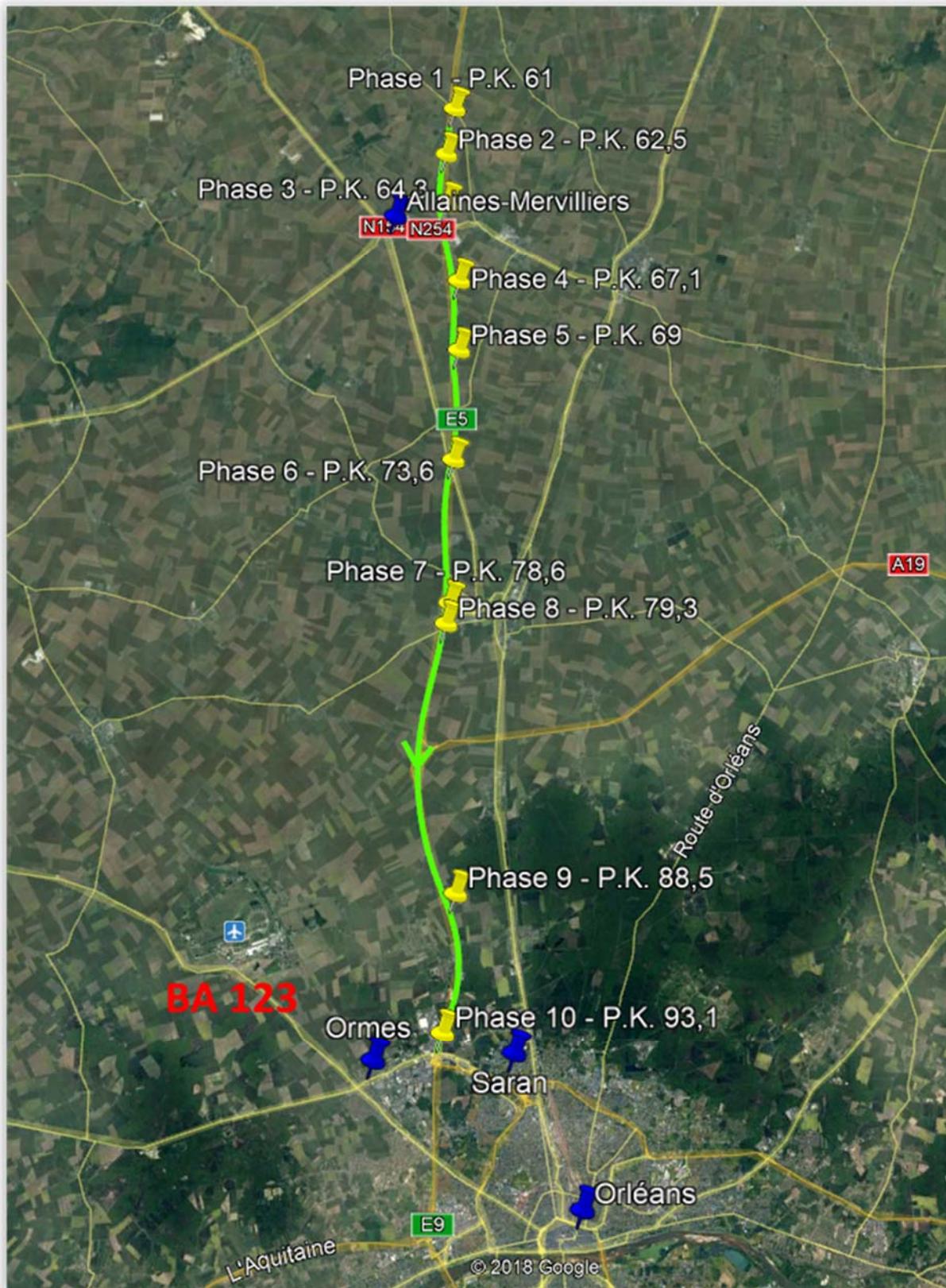
La situation géographique est résumée sur la carte ci-dessous, établie à partir des déclarations des témoins et de la reconstitution effectuée par les enquêteurs Gendarmes sur place le 25/01/1982.

L'observation s'est déroulée sur une longue distance, tout du long du déplacement des témoins sur l'A10 (E5), soit au total sur environ 32 km.

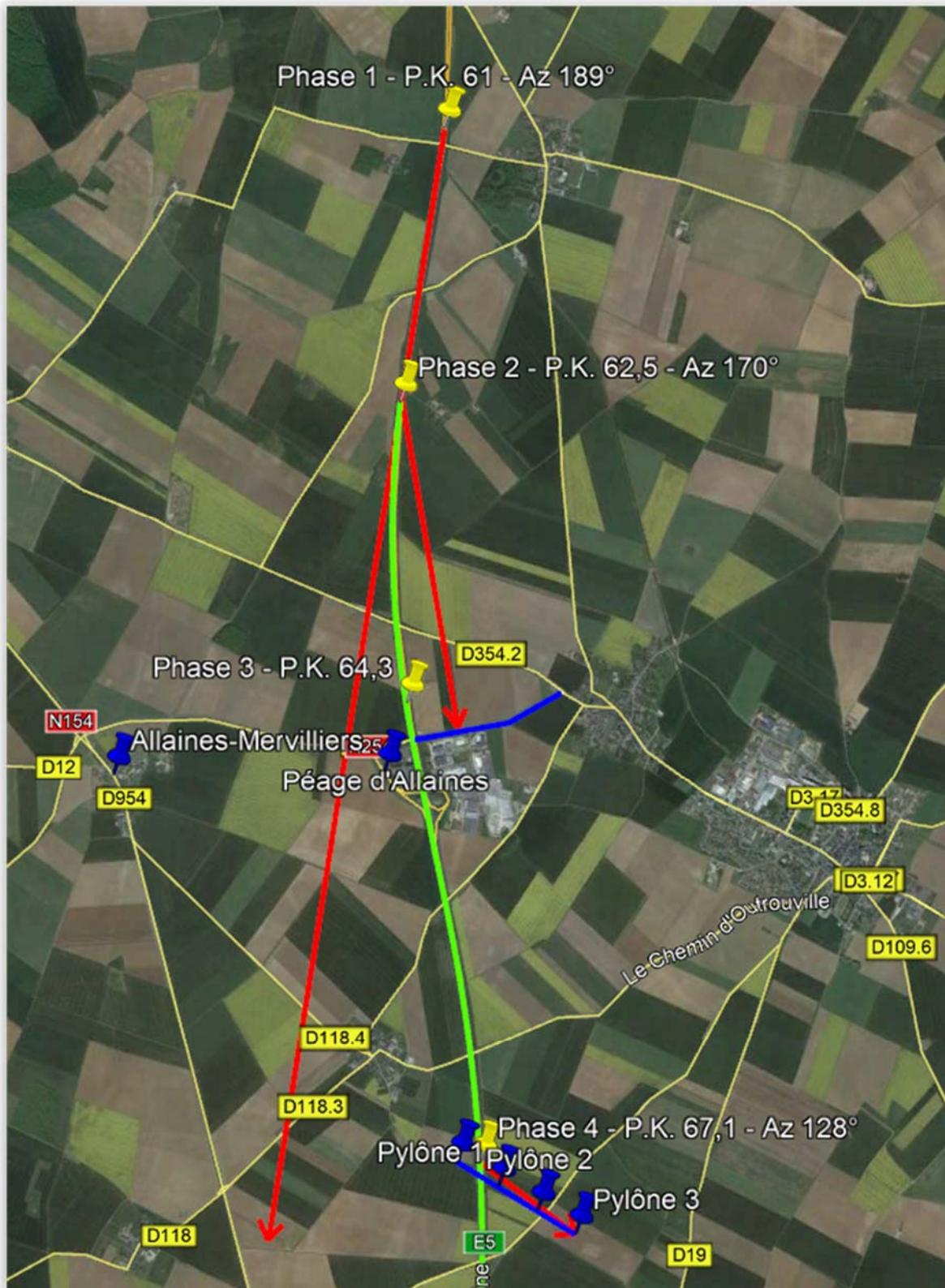
Par commodité pour la suite de l'étude, l'observation sera décomposée en 10 phases reprenant les 9 positions notées dans le procès-verbal, plus une dixième, lors du passage des témoins sur le pont autoroutier de la route d'Ormes reliant Saran à Ormes.

L'emplacement de chacune des phases est indiqué par des repères jaunes, les points d'intérêt par des repères bleus, les routes d'intérêt ou lignes à haute tension par des lignes bleues, le parcours suivi par les témoins sur l'A10 par une ligne verte et les directions d'observation par des flèches rouges.

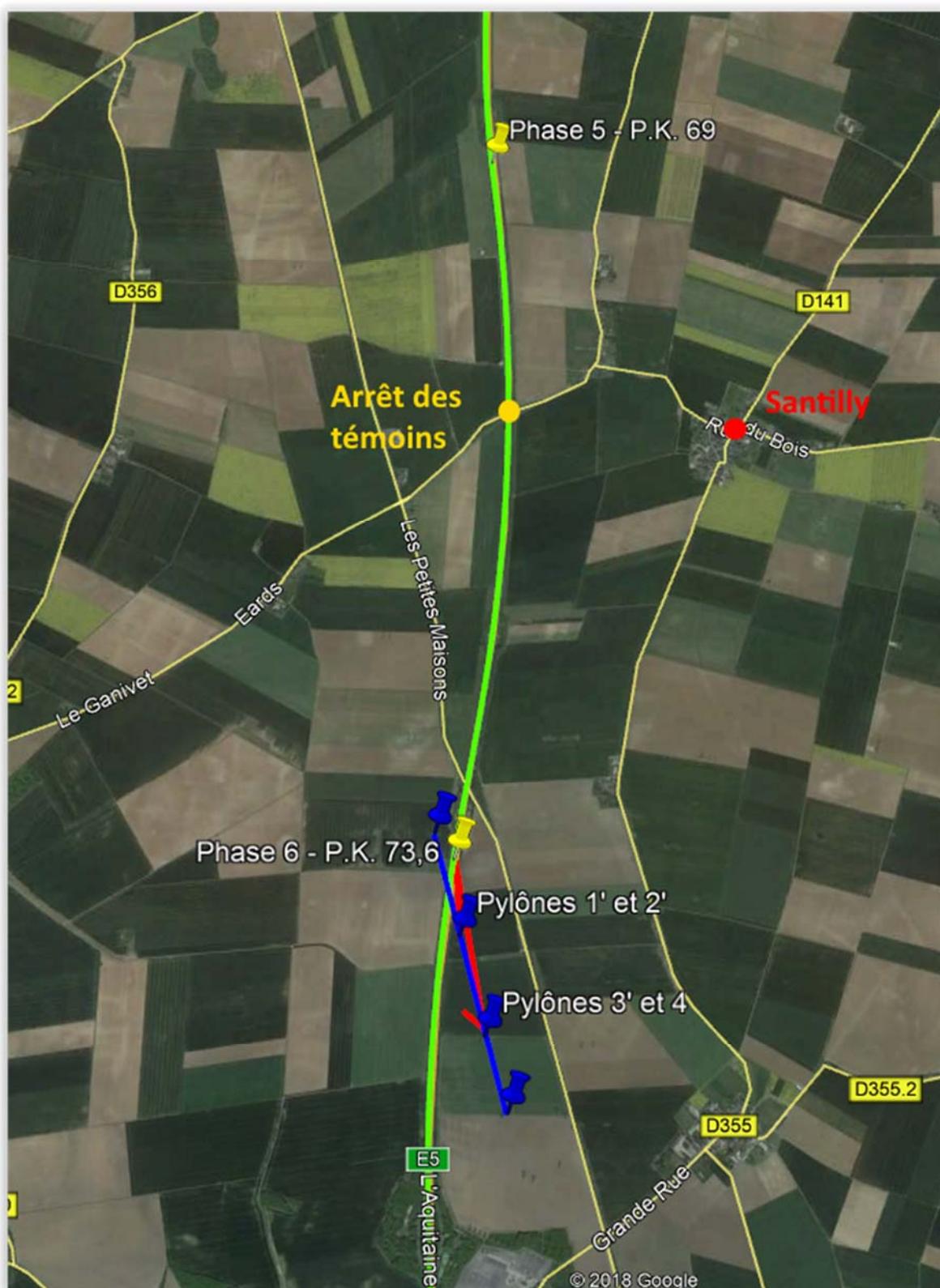
La direction azimutale d'observation est indiquée pour chacune des phases, lorsqu'elle est connue.



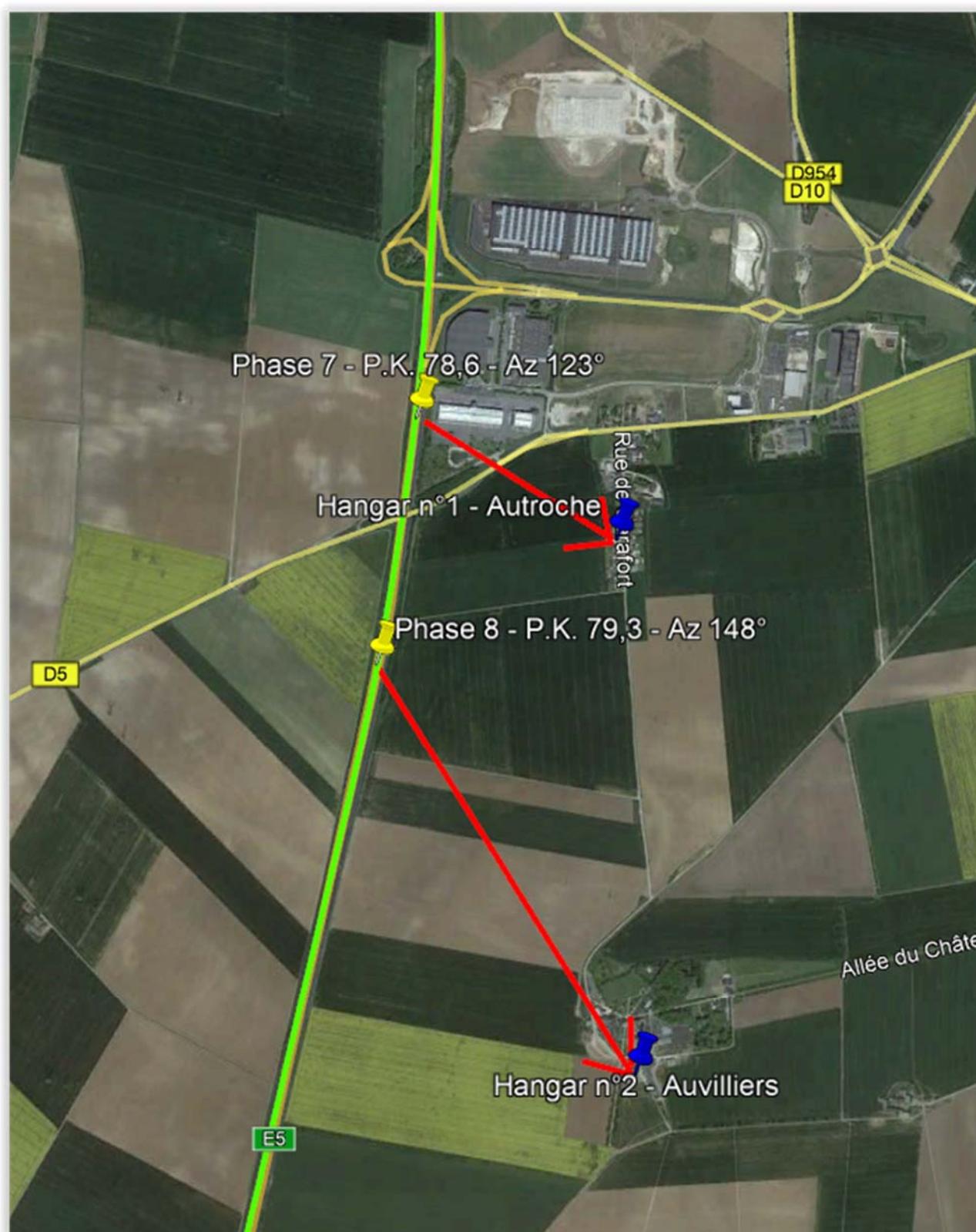
Vue d'ensemble de la zone d'observation



Vue détaillée des phases 1 à 4



Vue détaillée des phases 5 et 6



Vue détaillée des phases 7 et 8

A noter que les constructions figurant sur la carte précédente à proximité de l'A10 et de PK 78,6 n'existaient pas en 1982.

Par ailleurs, certains arbres figurant sur la photographie des lieux prises par les Gendarmes à l'époque ont été coupés depuis, mais sont visibles sur la photographie aérienne suivante (en particulier un gros

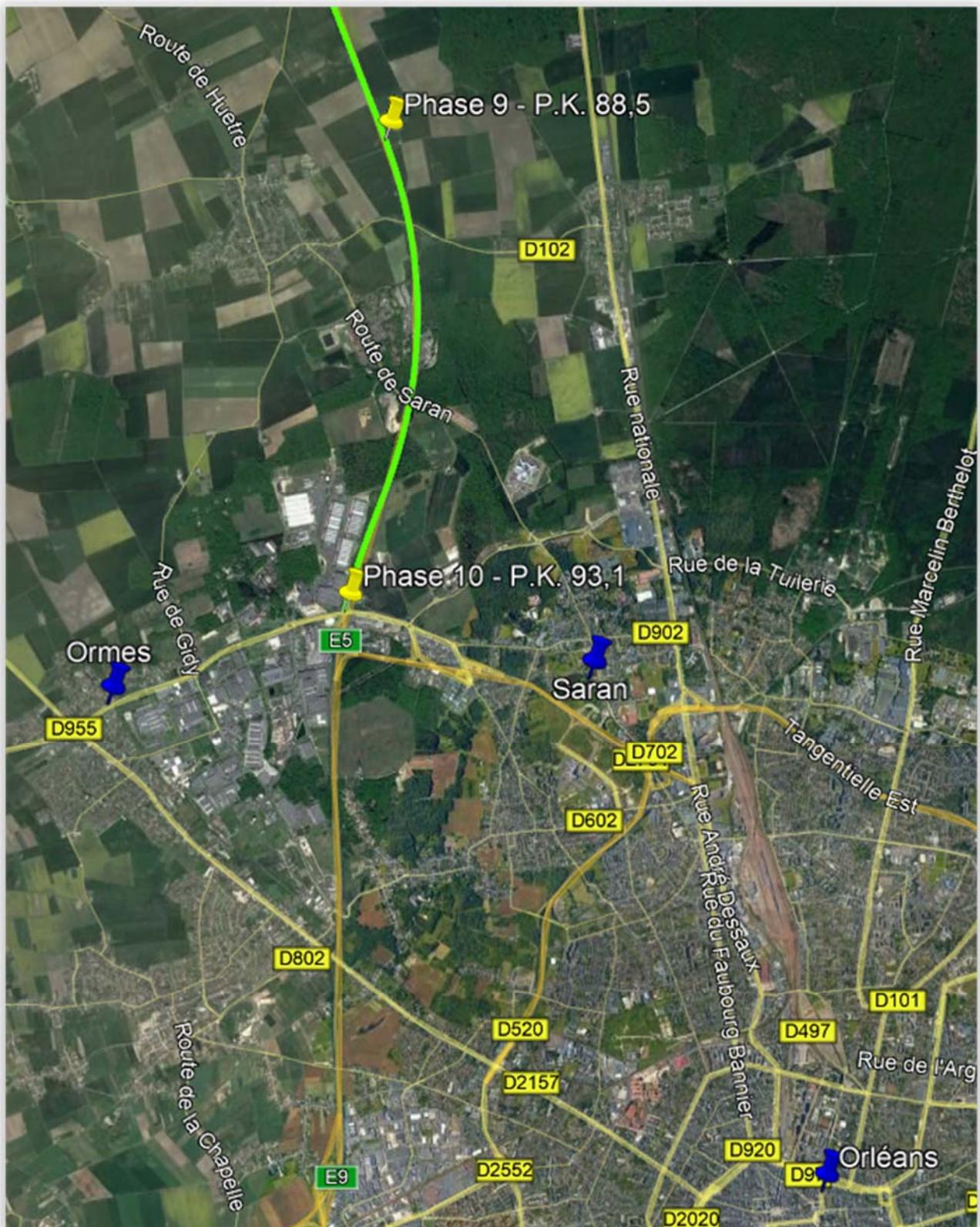
arbre, noté en « 1 » ci-dessous), ce qui nous a permis de situer avec exactitude l'emplacement du hangar n°1 (noté en « 2 » ci-dessous) :



Photographie depuis le point PK 78,6, prise le 25.01.1982 (PV).



Photographie aérienne des lieux (mai 1982)



Vue détaillée des phases 9 et 10

Les données météorologiques sont celles pour les stations de trois villes : Chartres (28), Châteaudun (28) et Orléans (45), entre 03h et 06h UTC.

Elles peuvent être résumées ainsi :

- Pas de précipitations.
- Vent faible de 3 à 5 m/s, de secteur sud-ouest à Orléans et de secteur globalement ouest à nord-ouest pour les deux autres villes.
- Visibilité de 10 km.
- Ciel couvert de 5 à 8/8 octas. La station d'Orléans note pour 6h UTC la présence simultanée de deux couches nuageuses, l'une de 3/8 octas située au plafond 1200 m et l'autre de 6/8 octas au plafond de 1500 m, toutes deux constituées de nuages de type stratocumulus :

Indicatif	45055001
Nom	ORLEANS
Altitude	123 mètres
Coordonnées	lat : 47°59'24"N - lon : 1°46'36"E
Coordonnées lambert	X : 5583 hm - Y : 23325 hm
Producteurs	1982 : METEO-FRANCE

+ [Afficher la liste des paramètres](#)

- [Masquer les données ...](#)

Date	N1	C1	B1	N2	C2	B2
23 janv. 1982 03:00						
23 janv. 1982 04:00						
23 janv. 1982 05:00						
23 janv. 1982 06:00	3	6	1200	6	6	1500

En ce qui concerne la situation aéronautique, nous notons la présence, à quelques kilomètres à l'ouest de l'A10, de la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy. Voir sa position sur la vue globale de la zone.

Afin, la situation astronomique nous apprend que la lune n'était pas présente. A noter la conjonction Saturne/Mars et la présence de Jupiter un peu plus bas au sud-est :



Analyse

Bien que T2 affirme « *en fait, je pense que la zone éclairée était toujours la même, mais notre progression faisait en sorte que divers paysages se trouvaient à entrer dans cette zone suivant l'angle d'observation* » ; il semble difficile de concevoir la vision de paysages successivement éclairés autrement que par une zone éclairée au sol dont la position varie. T1 interprète a priori plus correctement ce qu'il voit : « *j'ajoute que la masse claire et la lueur précitées se déplaçaient en même temps que moi. Cette constatation n'est pas un effet d'optique dû à mon mouvement car je voyais divers paysages au sol dans la partie éclairée* ».

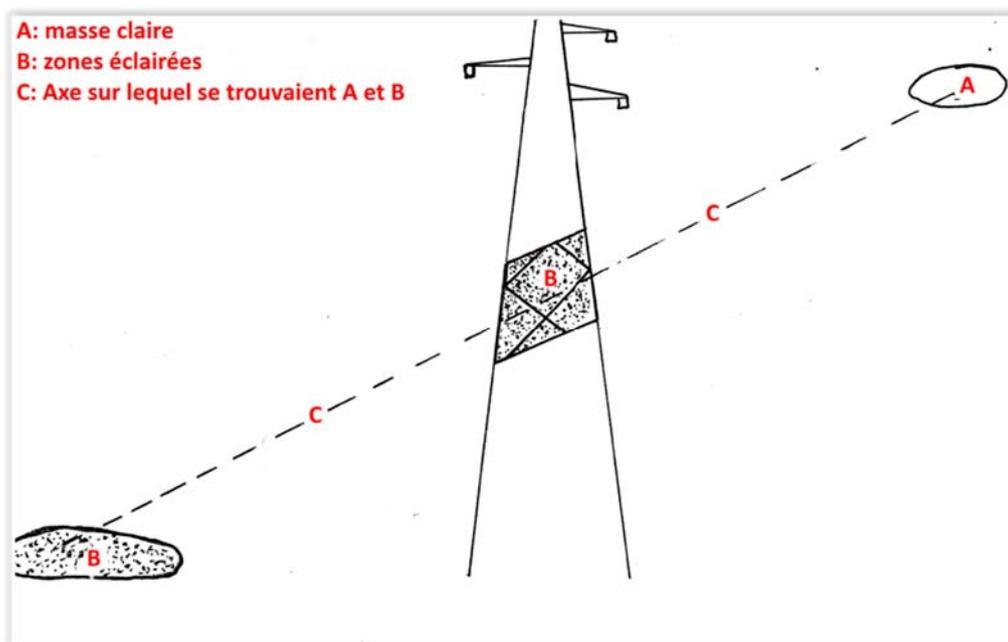


Schéma du T1 (PV).

Les témoins ont clairement observé le sol éclairé, et n'ont pas mentionné de structures ressemblant de près ou de loin à une quelconque installation au sol susceptible d'utiliser ou créer au sol cette zone éclairée mouvante sur 20 km. Une ou plusieurs structures sol fixes ou mobiles n'auraient de toute façon pas pu produire ces éclairages sol mouvant sur plus de 20 km.

Par ailleurs, dans le procès-verbal figure un schéma explicatif de ce qu'a pu observer T1 au moment où le phénomène s'est déplacé au-dessus des pylônes électriques (phase 4), en éclairant l'un d'entre eux, mais également le sol des champs alentours (« *au P.K. 67.100 environ j'ai à nouveau vu cette lueur qui éclairait le sol, dans les champs avoisinants, à 600 mètres environ de l'autoroute* »).

Il est donc clair que le phénomène a éclairé de façon locale et temporaire le pylône électrique et le sol.

Les deux phénomènes, la « *masse claire* » décrite par T2 comme semblable à un « *cône* » gris clair, pointé vers le haut, et la zone éclairée semblent liés, se déplaçant de concert, sans qu'aucun faisceau ne soit jamais visible.

L'ensemble de ces points fait penser à un hélicoptère présent en altitude, équipé d'un projecteur balayant le sol et le paysage de sa lumière, tout du long de son déplacement en longeant l'autoroute, et tout en suivant le véhicule des témoins.

Si les témoins n'ont pas su reconnaître un tel hélicoptère muni d'un projecteur (et en particulier les feux de navigation), c'est peut-être parce que cet aéronef se trouvait *dans* ou juste *au-dessus* de la couche nuageuse.

Nous avons vu dans la situation météorologique la présence simultanée de deux couches nuageuses, l'une de 3/8 octas située au plafond 1200 m et l'autre de 6/8 octas au plafond de 1500 m, toutes deux constituées de nuages de type stratocumulus.

Les projecteurs ne visant a priori pas une traversée des nuages, la mission de recherche au sol avec projecteur devait donc se faire prioritairement au travers des trouées de nuages, ce qui n'est pas incompatible de la présence d'un obstacle nuage entre les témoins et l'hélicoptère, car la couverture nuageuse basse n'est pas continue (3/8).

Une portée d'au moins 1500 m, même sans demander à transpercer de nuages requiert déjà un projecteur très puissant. Les premiers projecteurs aussi puissants équipant les hélicoptères ont été les modèles du type « *Spectrolab SX-16* » ; d'une puissance de 30 à 40 millions de bougies, ils ont une portée allant jusqu'à 1,6 km au maximum.

Ce projecteur n'a commencé à équiper les premier EC-145 de la sécurité civile et les hélicoptères Puma de l'Armée que 20 ans plus tard, en 2002. Par ailleurs, nous constatons dans le schéma page 14 que seule une partie modeste du pylône était éclairée. S'il s'était agi d'un projecteur situé 1500 m plus haut, la zone éclairée sur ce pylône aurait été bien plus grande, de par la largeur angulaire effective en sortie de projecteur, qui n'est pas aussi restreinte que celle d'un faisceau laser.

A ce propos, en 1982, l'état de la technologie laser ne permettait pas qu'elle puisse être embarquée à bord d'un aéronef, et on ne voit pas vraiment de quelle utilité elle serait, de nuit.

En aparté, nous pouvons signaler que l'absence de bruit perçu et de faisceau visible ne sont pas des arguments déterminants. Selon les conditions météorologiques (force et direction du vent, pureté de l'air...) le bruit peut très bien ne pas être perçu d'une part, et un faisceau lumineux ne pas se former si l'air est pur, d'autre part.

Avant de continuer plus en avant l'analyse, revenons au préalable sur les points du témoignage qui semblent imprécis voire contradictoires.

En reprenant l'article de presse du journal « *la République du centre* » du 27.01.1982 relatant l'observation, nous constatons que quelques variations dans les témoignages sont présentes, en particulier concernant la description du PAN par T2 qui parle dans le procès-verbal d'une « *forme indéfinie ressemblant à un cône, la partie la plus pointue dirigée vers le haut. Elle était de couleur gris-clair* », et dans l'article de presse « *d'une vague traînée gris blanc de forme effilée* ».

D'autre part, au sein du procès-verbal même, il existe des divergences entre les descriptions des témoins, que nous pouvons résumer ainsi :

- Déplacement de la zone éclairée. Nous avons vu précédemment la différence d'interprétation du fait que le paysage présent dans la zone éclairée changeait et défilait ; il convient de retenir l'interprétation de T1 de déplacement de la zone éclairée, seule conforme aux deux perceptions visuelles qui elles sont cohérentes.
- Couleur de la zone éclairée. Verte selon T1 ; grise selon T2. Ce point n'est pas déterminant, tant il dépend des performances visuelles, variables selon la personne considérée.

Enfin, deux précisions géographiques sont apportées par l'article de presse :

- L'arrêt des témoins s'est effectué à la hauteur de « *Santilly* ».
- T2 estime que la position du PAN était fixe, « *à peu près à la hauteur du PC de Gendarmerie, au-dessus des bois d'Ormes* ».

Bien que le premier point nous permette d'affiner la situation géographique, le second la complique.

En effet, il s'agit de la dernière phase d'observation pour laquelle les positions des témoins, du PAN et les directions d'observation ne sont pas claires.

Voici ce que les témoins et le journaliste ayant rédigé l'article de presse nous disent à ce propos :

- T1 : « *au cours de ma progression j'ai toujours remarqué la même chose jusqu'au P. K. 88.500 où je n'ai plus vu la masse claire. Par contre je voyais toujours la lueur au-dessus des bois qui bordaient l'autoroute sur ma gauche. En arrivant au peloton, je me suis dirigé vers Ormes (45) en empruntant le CD reliant Saran à cette localité. Avant de franchir le pont autoroutier j'ai remarqué que la lueur se dirigeait vers l'est, je n'ai plus revu la masse claire* ».
- T2 dans le procès-verbal : « *en fin de service, nous nous sommes dirigés en voiture vers Ormes (45) c'est-à-dire dans la direction de la lueur. Peu avant le pont autoroutier, nous nous sommes arrêtés. Je ne voyais toujours plus la forme bizarre. Je voyais par contre toujours la lueur, mais de façon moins intense, elle était en direction de l'est* ».
- T2 dans l'article de presse : « *... estime que la masse et l'engin étaient fixes, à peu près à la hauteur du PC de Gendarmerie, au-dessus des bois d'Ormes* ».
- Commentaires additionnels du journaliste, dans l'article de presse : « *de fait, peu avant qu'ils ne reviennent à leur PC, à hauteur d'un restoroute, la masse dans le ciel avait disparu. Sur la gauche, la forêt était toujours éclairée* ».

Le PC du peloton autoroutier se situe sur la commune de Saran.

Il y a une contradiction flagrante entre les affirmations de T1 et du journaliste d'une part, et de T2 d'autre part.

En effet, les témoins et le journaliste sont unanimes pour dire que la masse ou « *forme bizarre* » n'était plus visible après le point kilométrique 88.5 et que seule la lueur était présente en direction de l'est, sur leur gauche, en direction de la forêt ou des bois ; en revanche l'affirmation de T2 « *nous nous sommes dirigés vers Ormes (45) c'est-à-dire dans la direction de la lueur* » est contradictoire avec ce qui précède, Ormes étant situé à l'ouest par rapport à leur position, cette localité ne peut pas être située en direction de la lueur.

Il s'agit sans doute d'une erreur de T2, le PAN ayant toujours été observé en fin de parcours sur la gauche des témoins, soit vers l'est. Cette erreur a été reprise dans l'article de presse qui affirme que « *la masse et l'engin étaient fixes [...] au-dessus des bois d'Ormes* ».

Pour revenir à l'analyse proprement dite, la masse de forme indéfinie ou de forme conique aperçue par les témoins pourrait donc être une source lumineuse observée à travers la couche nuageuse. S'il ne s'agit pas d'un aéronef, nous pouvons envisager une confusion d'ordre astronomique.

Cependant, comme nous l'avons vu dans la situation astronomique, la Lune n'était pas levée. Par ailleurs, on voit mal comment Saturne, Mars ou Jupiter, apparaissant comme ponctuelles à l'œil nu, auraient pu être confondus pour une « *masse claire* », surtout à travers une couche nuageuse relativement épaisse (et en tous les cas davantage que s'il s'était agi de cirrus) d'altocumulus, sans compter que le phénomène lumineux au sol reste dans cas inexplicable.

Dans cette hypothèse d'astre, le déplacement apparent pourrait s'expliquer par l'illusion de la « *boule suiveuse* » qui donne l'impression à tout observateur en mouvement qu'un objet très éloigné (mais perçu proche) le suit dans ses déplacements.

La description de la lumière éclairant le sol et le paysage est peu commune. T1 parle d'une lumière vert clair, d'un éclairage comparable à celui de la « *lumière noire* » et T2 évoque une lumière gris-blanc/gris-clair.

Ce que l'on appelle communément « *lumière noire* » est en réalité une lumière composée de la couleur violette et d'une partie d'ultraviolet (autour de 375 nm). Cette lumière est absorbée et réémise, parfois de façon spectaculaire par certains matériaux, comme les tissus synthétiques.

Sur d'autres matériaux, l'effet peut être aussi assez spectaculaire, mais à courte distance :



Et surtout la couleur réfléchi est violette, et non verte ou grise.

Il est probable que T1, en utilisant ce terme de « *lumière noire* », ai voulu décrire l'environnement lumineux produit par l'utilisation d'une telle lumière, au-delà de la couleur elle-même.

Ainsi, et c'est bien visible sur les photographies comparatives page précédente, une telle lumière n'éclaire pas l'environnement, est plus « *sombre* » et davantage concentrée sur la zone visée. Ce point ne plaide pas du tout en la faveur de l'hypothèse de la confusion avec la lumière produite par un projecteur d'hélicoptère, qui doit au contraire être puissante, très lumineuse et à même de bien éclairer l'environnement.

Quoiqu'il en soit, aucun phénomène connu ne semble à même d'expliquer l'observation par les témoins de ce phénomène lumineux.

En conclusion, nous avons exploré deux hypothèses pouvant expliquer certaines caractéristiques physiques ou dynamiques du PAN.

Il est établi que le phénomène était en mouvement, et non pas statique, puisqu'éclairant diverses parties du paysage relativement proche (pylônes, hangars...) sur une distance importante.

En premier lieu, l'hypothèse de la confusion avec un hélicoptère équipé d'un puissant projecteur, se trouvant dans ou au-dessus de la couche nuageuse a été évoquée. Cette hypothèse permettrait à la rigueur d'expliquer la perception unique d'une « *masse claire* », sans contours bien définis et l'absence de perception des feux de navigation ; ainsi que le phénomène lumineux observé au sol et éclairant diverses parties du paysage, tout comme le ferait un projecteur d'hélicoptère balayant la zone tout au long de son déplacement en longeant l'autoroute.

L'absence de bruit perçu et de faisceau visible ne sont pas des arguments déterminants. Selon les conditions météorologiques (force et direction du vent, pureté de l'air...) le bruit peut très bien ne pas être perçu d'une part, et un faisceau lumineux ne pas se former si l'air est pur, d'autre part.

Cependant, même si une couche nuageuse relativement uniforme (3/8 et 6/8 octas sur deux niveaux) était présente, elle se situait à des altitudes (1200 et 1500 m) tout juste limite pour la portée des projecteurs telle que connue en 1982 (1,6 km). Ce type de projecteur n'a d'ailleurs équipé les hélicoptères civils et militaires que 20 ans plus tard.

Par ailleurs, la portion plutôt petite du pylône éclairé en phase 4 (point kilométrique 67.1) montre que l'objet l'éclairant, si situé à la hauteur des nuages, devait produire un faisceau de manière très focalisée, un peu comme le ferait un laser, et non pas comme un projecteur classique avec une ouverture plus importante.

Concernant cette hypothèse du laser embarqué, la technologie en 1982 ne permettait pas une miniaturisation suffisante de tels lasers comme cela est possible de nos jours.

Enfin, la description, en particulier par T1, de l'éclairage du paysage par le phénomène rappelant celui produit par la « *lumière noire* » ne cadre pas du tout avec l'hypothèse. Une lumière utilisée dans le cadre par exemple de recherches, doit au contraire être vive, puissante, et bien éclairer tout le paysage environnant.

La seconde hypothèse évoquée est celle de la confusion avec un astre, observé à travers de la couche nuageuse. La couleur claire pourrait à la rigueur correspondre ainsi que les déplacements, qui ne serait qu'apparents car causés par l'illusion dit de « *la boule suiveuse* ».

Cependant, elle reste dans l'ensemble très peu plausible ; en effet, en l'absence de la lune, seules les planètes Jupiter, Saturne ou Mars étaient présentes dans le ciel cette nuit-là. On voit cependant très mal comment l'une d'entre elle, apparaissant de façon ponctuelle à l'œil nu, aurait pu être visible au travers d'une couche relativement épaisse d'altocumulus, surtout au point d'être décrite comme formant une « *masse claire* ».

En conséquence, le phénomène observé est inexplicable en l'état.

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIN N°1

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	TRANCRAINVILLE (28)
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	A10
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	CONDUCTEUR EN PATROUILLE
B2	Adresse précise du lieu d'observation	INITIALE 48.242/1.851 FINALE 47.953/1.850
B3	Description du lieu d'observation	DANS LE VEHICULE SUR L'AUTOROUTE, PUIS QUELQUES

		MINUTES A L'EXTERIEUR, SUR LE BORD DE L'AUTOROUTE
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	23/01/1982
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	VERS 04:35:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	00 :20
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	OUI - 1
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	COLLEQUE
B9	Observation continue ou discontinue ?	DISCONTINUE
B10	Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	OBSERVATION EFFECTUEE DEPUIS UN VEHICULE ROULANT ET PLUSIEURS PHASES SUCCESSIVES LORS DESQUELLES LES PANS SONT PERDUS DE VUE
B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	LE PAN A DISPARU
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	PAS DE PRECIPITATIONS. VENT FAIBLE DE 3 A 5 M/S, DE SECTEUR SUD-OUEST A ORLEANS ET DE SECTEUR GLOBALEMENT OUEST A NORD-OUEST POUR CHARTRES ET CHATEAUDUN VISIBILITE DE 10 KM. CIEL COUVERT DE 5 A 8/8 OCTAS. LA STATION D'ORLEANS NOTE POUR 6H UTC LA PRESENCE SIMULTANEE DE DEUX COUCHES NUAGEUSES, L'UNE DE 3/8 OCTAS SITUEE AU PLAFOND 1200 M ET L'AUTRE DE 6/8 OCTAS AU PLAFOND DE 1500 M, TOUTES DEUX CONSTITUEES DE NUAGES DE TYPE STRATOCUMULUS
B15	Conditions astronomiques	CIEL NON ETOILE
B16	Equipements allumés ou actifs	VEHICULE
B17	Sources de bruits externes connues	NP
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	3
C2	Forme	MASSE INDEFINIE DANS LE CIEL ; LUEUR ECLAIRANT AU SOL LE PAYSAGE ; LUEUR SUR UNE PARTIE D'UN PYLONE
C3	Couleur	MASSE CLAIRE ET LUEUR VERT CLAIR
C4	Luminosité	« LUEUR ASSEZ VIVE » ; « ZONE FORTEMENT ECLAIREE »
C5	Trainée ou halo ?	NP
C6	Taille apparente (maximale)	MASSE CLAIRE PLUS LONGUE QUE LARGE
C7	Bruit provenant du phénomène ?	AUCUN
C8	Distance estimée (si possible)	NP
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	180° POUR LA MASSE CLAIRE ; 135° POUR LA TACHE AU SOL

C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	TEMOIN INCAPABLE DE LA DEFINIR
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	ENVIRON 90°
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	NP
C13	Trajectoire du phénomène	COMPLEXE AVEC PLUSIEURS PHASES
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	NP
C15	Effet(s) sur l'environnement	ECLAIRAGE DE PLUSIEURS ZONES DE PAYSAGE, BATIMENTS, STRUCTURES
<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 ?	NP
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	RAPPORTE SES CONSTATATIONS
E4	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	NP
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	NP
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	NP
E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	NP
E8	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	NP

TEMOIN N°2

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	TRANCRAINVILLE (28)
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	A10
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	PASSAGER EN PATROUILLE
B2	Adresse précise du lieu d'observation	INITIALE 48.242/1.851 FINALE 47.953/1.850
B3	Description du lieu d'observation	DANS LE VEHICULE SUR L'AUTOROUTE, PUIS QUELQUES MINUTES A L'EXTERIEUR, SUR LE BORD DE L'AUTOROUTE
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	23/01/1982
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	VERS 04:35:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	00 :20
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	OUI - 1

B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	COLLEGUE
B9	Observation continue ou discontinuée ?	DISCONTINUE
B10	Si discontinuée, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	OBSERVATION EFFECTUEE DANS VEHICULE ROULANT ET PLUSIEURS PHASES SUCCESSIVES LORS DESQUELLES LES PANS SONT PERDUS DE VUE
B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	LE PAN A DISPARU
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	PAS DE PRECIPITATIONS. VENT FAIBLE DE 3 A 5 M/S, DE SECTEUR SUD-OUEST A ORLEANS ET DE SECTEUR GLOBALEMENT OUEST A NORD-OUEST POUR CHARTRES ET CHATEAUDUN VISIBILITE DE 10 KM. CIEL COUVERT DE 5 A 8/8 OCTAS. LA STATION D'ORLEANS NOTE POUR 6H UTC LA PRESENCE SIMULTANEE DE DEUX COUCHES NUAGEUSES, L'UNE DE 3/8 OCTAS SITUEE AU PLAFOND 1200 M ET L'AUTRE DE 6/8 OCTAS AU PLAFOND DE 1500 M, TOUTES DEUX CONSTITUEES DE NUAGES DE TYPE STRATOCUMULUS
B15	Conditions astronomiques	PAS D'ETOILES
B16	Equipements allumés ou actifs	VEHICULE
B17	Sources de bruits externes connues	NP
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	3
C2	Forme	CONE DANS LE CIEL ; LUEUR ECLAIRANT LE PAYSAGE ; LUEUR ECLAIRANT UN PYLONE
C3	Couleur	CONE GRIS CLAIR, LUEUR GRIS-BLANC/GRIS-CLAIR
C4	Luminosité	« LUEUR ASSEZ VIVE » ; « ZONE FORTEMENT ECLAIREE »
C5	Trainée ou halo ?	NP
C6	Taille apparente (maximale)	NP
C7	Bruit provenant du phénomène ?	AUCUN
C8	Distance estimée (si possible)	NP
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	135° POUR LA LUEUR
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	NP
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	ENVIRON 90°
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	NP
C13	Trajectoire du phénomène	COMPLEXE AVEC PLUSIEURS PHASES
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	NP
C15	Effet(s) sur l'environnement	NP
<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 ?	NON
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	NP
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	NP
E4	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	NP
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	PEU D'INTERET
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	NP
E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	NP
E8	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	NP

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

Deux hypothèses ont été envisagées : une confusion astronomique avec une planète également observée au travers de cette couche nuageuse et une confusion avec un hélicoptère équipé d'un projecteur, situé au-dessus de la couche nuageuse et observé à travers elle.

4.1. SYNTHÈSE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE			EVALUATION*
Planète observée à travers la couche nuageuse			10 %
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
- Déplacements	- Observation intermittente selon les déplacements des témoins dans leur véhicule. - Syndrome de la « boule suiveuse » donnant l'impression qu'un objet lointain immobile suit un véhicule en mouvement.	-	1.00
- Couleur	- Claire possible.	- Description vague.	0.80
- Forme/Dimensions	-	- Un astre apparaissant comme ponctuel à l'œil nu ne sera pas décrit comme étant semblable à une « masse claire ».	-1.00

- Visibilité	- Altocumulus très fins ?	- Improbable à travers une couche d'altocumulus.	-0.80
- Phénomène au sol	-	- Totalement incompatible. Autre phénomène distinct ?	-1.00
Hélicoptère volant dans ou au-dessus des nuages et équipé d'un projecteur balayant le paysage			30 %
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
- Déplacements	- Compatibles avec l'hypothèse, longeant l'autoroute sur une longue distance.	-	1.00
- Couleur/Luminosité	- compatible pour un hélicoptère derrière nuage pour la masse claire. Fonction éclairante au sol du projecteur car les témoins reconnaissent les objets.	- Manque de données, difficile à quantifier. - l'éclairage sol est perçu gris (T2) voir vert ou de « lumière noire » pour T1 : étonnant pour un projecteur , néanmoins la fonction d'éclairage dans la nuit est présente.	-0.30
- Forme/Dimensions	- compatible pour un hélicoptère derrière un nuage. -compatible d'un faisceau de projecteur éclairant et le sol et traversant un pylône.	- Manque de données, difficile à quantifier. - Projecteur : le schéma effectué par T1 au moment où la lumière atteint le pylône montre que sa largeur est relativement réduite, ce qui rend peu plausible l'hypothèse, sauf à imaginer un faisceau laser, mais non transportable à l'époque.	-0.40
- Visibilité	- Modèle de projecteur plus puissant ? - Couche nuageuse inférieure et non répertoriée ?	- Sauf vol plus bas (et donc couche nuageuse plus basse non répertoriée), hors de la portée des projecteurs de l'époque même en supposant la projection se faisant au travers des trouées de nuages (pas incompatible de la présence d'un obstacle nuage entre les témoins et l'hélicoptère, car la couverture nuageuse basse est partielle).	- 0.3
- Occurrence en lieu et Date	- Hélicoptère pouvant venir d'une autre base.	-Pas de vol enregistré depuis la base voisine.	-0.3

la surveillance radar de la base était arrêtée.

- le PV ne cite explicitement que la présence de péagers cette nuit-là dont le poste de travail ne favorise pas l'observation dans le ciel.

Les employés de l'autoroute travaillant de nuit n'ont rien remarqué.

- Fonction a priori autre que police ou gendarmerie car non connue de la brigade. Mais pas de trace de recherche poussée

- Pourquoi l'hélicoptère volait au-dessus des nuages pour une fonction de surveillance avec projecteur (au travers de trouées nuageuses) ?

- L'hypothèse d'un retour de mission en ayant laissé le projecteur allumé se heurte au fait T1 a eu le temps de voir les détails du pylône éclairé par le faisceau : il aurait fallu pour cela que le faisceau soit volontairement pointé sur le pylône.

*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%)

4.2. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE

La consistance est bonne avec deux témoins, un récit bien détaillé (surtout pour T1), une enquête réalisée peu de temps après comprenant une reconstitution avec photographies, carte de situation très précise avec relevés kilométriques, relevés météorologiques et astronomiques, un croquis du phénomène éclairant un pylône électrique et un article de presse.

On pourra regretter cependant un certain manque de précisions dans le témoignage de T2 ainsi que l'absence de relevés angulaires.

Il est également dommage que les Gendarmes n'aient pas réalisé des photographies ou des vidéos du phénomène.

5- CONCLUSION

En conclusion, nous avons exploré deux hypothèses pouvant expliquer certaines caractéristiques physiques ou dynamiques du PAN.

Il est établi que le phénomène était en mouvement, et non pas statique, puisqu'il éclairait diverses parties du paysage relativement proche (pylônes, hangars...) sur une distance importante.

On sait que les astres (ici les planètes Jupiter, Saturne ou Mars étaient présentes) peuvent créer des perceptions de phénomènes lumineux suivant le témoin dès lors que ce dernier est lui-même en déplacement. Mais on ne voit pas comment l'un de ces astres serait perçu comme une « *masse claire* » même au travers un nuage, et produirait des éclairages sol aussi focalisés

L'hypothèse de la confusion avec un hélicoptère équipé d'un puissant projecteur, se trouvant dans ou au-dessus de la couche nuageuse est plus intéressante. Elle permettrait d'expliquer la perception unique d'une « *masse claire* », sans contours bien définis et l'absence de perception des feux de navigation ; ainsi que le phénomène lumineux observé au sol et éclairant diverses parties du paysage, tout comme le ferait un projecteur d'hélicoptère balayant la zone tout au long de son déplacement en

longeant l'autoroute. Les projecteurs ne visant a priori pas une traversée des nuages, il faut supposer que la mission de recherche au sol avec projecteur se fait prioritairement au travers des trouées de nuages, ce qui n'est pas incompatible de la présence d'un obstacle nuage entre les témoins et l'hélicoptère, car la couverture nuageuse basse n'était pas continue (3/8 octas).

L'absence de bruit perçu et de faisceau visible ne sont pas des arguments déterminants. Selon les conditions météorologiques (force et direction du vent, pureté de l'air...) le bruit peut très bien ne pas être perçu d'une part, et un faisceau lumineux ne pas se former si l'air est pur, d'autre part.

La couche nuageuse relativement uniforme (3/8 et 6/8 octas sur deux niveaux) se situait (sauf erreur météo) à des altitudes (1200 et 1500 m) plaçant l'hélicoptère à une distance du sol trop forte pour la portée des projecteurs tels que ceux équipant les hélicoptères civils et militaires que l'époque. De plus, la portion plutôt petite du pylône éclairé montre que l'objet l'éclairant, si situé à la hauteur des nuages, devait produire un faisceau de manière très focalisée, un peu comme le ferait un laser, ce qui n'était pas non plus dans les capacités embarquées à l'époque.

La description, en particulier par T1, de l'éclairage du paysage par le phénomène rappelant celui produit par la « *lumière noire* » ne correspond pas à l'hypothèse. Une lumière utilisée dans le cadre par exemple de recherches, doit au contraire être vive, puissante, et bien éclairer tout le paysage environnant.

Enfin, pourquoi l'hélicoptère volerait au-dessus des nuages pour une fonction de surveillance avec projecteur (au travers de trouées nuageuses) ? L'hypothèse d'un retour de mission en ayant laissé le projecteur allumé se heurte par ailleurs au fait T1 a eu le temps de voir les détails du pylône et a perçu une immobilité des lieux.

La probabilité d'une telle hypothèse est trop faible pour être retenue. Par ailleurs la consistance apparaît suffisante pour soutenir un caractère inexpliqué en l'état.

Dans la méthodologie actuelle GEIPAN, le présent niveau d'étrangeté et de consistance imposent de pratiquer une « enquête terrain » avec le témoin pour une reconstitution et un entretien cognitif. Cette dernière est susceptible d'impacter positivement et négativement l'évaluation d'étrangeté comme de la consistance. Mais elle n'est pas possible pour un cas en revisite si longtemps après. Aussi l'évaluation du présent cas est faite selon les critères actuels de prise en compte de l'étrangeté et de la consistance* comme si l'enquête terrain avait été faite et avait été totalement neutre (aucun apport en plus ou moins), ce qui est quelque fois le cas.

Par contre, afin de marquer cet écart méthodologique, la classification se fait sur la base ABCD et non sur l'actuelle ABC D1/D2 qui correspond pour le classement inexpliqué à une validation plus forte du caractère inexpliqué.

Ici le cas est la limite entre un cas inexpliqué et un cas inexploitable par manque de consistance dans l'état de dossier faute d'enquête GEIPAN menée sur place.

En conséquence, le cas est classé D : inexpliqué.

*(Voir actualité GEIPAN :

[http://www.cnes-geipan.fr/index.php?id=181&no_cache=1&tx_ttnews\[backPid\]=211&tx_ttnews\[tt_news\]=209](http://www.cnes-geipan.fr/index.php?id=181&no_cache=1&tx_ttnews[backPid]=211&tx_ttnews[tt_news]=209)).

5.1. CLASSIFICATION

CONSISTANCE ⁽¹⁾ (IxF) 0.75 = 0.8 x 0.9

ETRANGETE ⁽²⁾ (E) 0.65

