

Direction Technique et Numérique
Direction Adjointe
Service GEIPAN
**COMPTE RENDU D'ENQUETE
[A19] DE BEAUNE-LA-
ROLANDE (45) VERS
CHILLEURS-AUX-BOIS (45)
15.02.2018**

Non sensible

Réf : selon DTN_DA_GP-
2024.0012609

Date : 06/05/2025

Edition : 1, Révision : 0

[A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018

COMPTE RENDU D'ENQUETE



1 – CONTEXTE

Le 15 février 2018 au soir, un automobiliste circulant sur l'autoroute A19 aperçoit un PAN dans le ciel.

Le 21 mars 2018, le témoin remplit un Questionnaire Technique (QT) qu'il envoie par mail au GEIPAN. Un avis de réception lui est envoyé le jour-même.

Aucun autre témoin ne s'est manifesté auprès du GEIPAN.

2- DESCRIPTION DU CAS

Récit libre du témoin extrait du Qt [note de l'enquêteur : afin de conserver l'intégralité de la structure du récit et la manière dont le témoin l'exprime, sa narration est retranscrite telle quelle, sans aucune modification ni correction] :

« Le 15 février 2018 j'ai aperçu un objet triangulaire sur l'autoroute A19 entre 21h et 22h sens Courtenay-Orléans.

J'étais alors à bord d'un Mercedes Vito neuf lorsque j'aperçois un aéronef longeant l'autoroute sur ma droite à contre sens (je roulais vers l'Ouest, l'objet allait vers l'Est) avec 2 lumières rouges sur ce qu'il me semblait ses ailes au lieu du standard (vert pour l'aile droite et rouge l'aile gauche).

Moi croyant que c'était malgré tout un avion continue de rouler à 130 j'effectue même un dépassement quand l'appareil décide de traverser l'autoroute du nord au sud avant de longer l'A19 et de faire route vers Ouest donc vers Orléans.

A ce moment où l'appareil "traverse" ses lumières initialement rouge deviennent bleu ciel, j'observe aussi qu'il possède une lumière sous l'appareil et à l'avant de couleur blanche. Mes essuies glaces qui fonctionnaient par intermittence se sont subitement arrêté au milieu de mon pare brise, j'ai ouvert la vitre pour essayer d'entendre quelque chose mais je n'ai rien entendu comme bruit de réacteur ou d'avion à hélices, c'était d'un silence étonnant et ma tentative de prendre une photo avec mon téléphone portable n'a pas abouti.

J'ai malgré tout pu l'observer correctement pendant 2 minutes et son comportement de vol me semblait assez bizarre, aussi, il m'était impossible de pouvoir clairement identifié cet objet comme un avion. J'estime sa vitesse à 150 noeuds et son altitude à 400m.

L'observation s'est interrompu lorsque l'objet est rentré dans un nuage. »

Le PAN est décrit comme un objet triangulaire, avec 2 lumières rouges sur ce qui semblait être des ailes. Lorsque le PAN a changé de direction après avoir traversé l'autoroute, le témoin décrit 2 lumières bleues à la place des lumières rouges, ainsi qu'une lumière blanche située en-dessous et à l'avant.

L'observation a duré 2 ou 5 minutes. Dans son récit libre, le témoin indique avoir vu le PAN pendant 2 minutes, mais à la page suivante du QT, il indique une durée de 5 minutes environ. Interrogé par mail et par SMS sur la durée réelle de l'observation, ainsi que sur un éventuel souvenir d'un détail en bord de route permettant de préciser le lieu exact de l'observation, le témoin n'a pas apporté de réponse. Dans la mesure où il roulait à 130 km/h, l'observation a eu lieu sur une distance comprise entre 4 et 10 km.

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Situation géographique :

L'observation a été faite alors que le témoin circulait sur l'autoroute A19 entre Courtenay (45) et Orléans (45) plus précisément sur la section située entre les sorties n°6 (Beaune-la-Rolande (45)) et n°7 (Chilleurs-aux-Bois (45)), c'est-à-dire sur une section longue de 23 km.

Le PAN a d'abord été vu à droite, c'est-à-dire vers le nord-ouest, se déplaçant à contre-sens du témoin, avant de traverser l'autoroute du nord vers le sud. Le PAN s'est alors dirigé vers l'ouest (Figures 1 et 2).

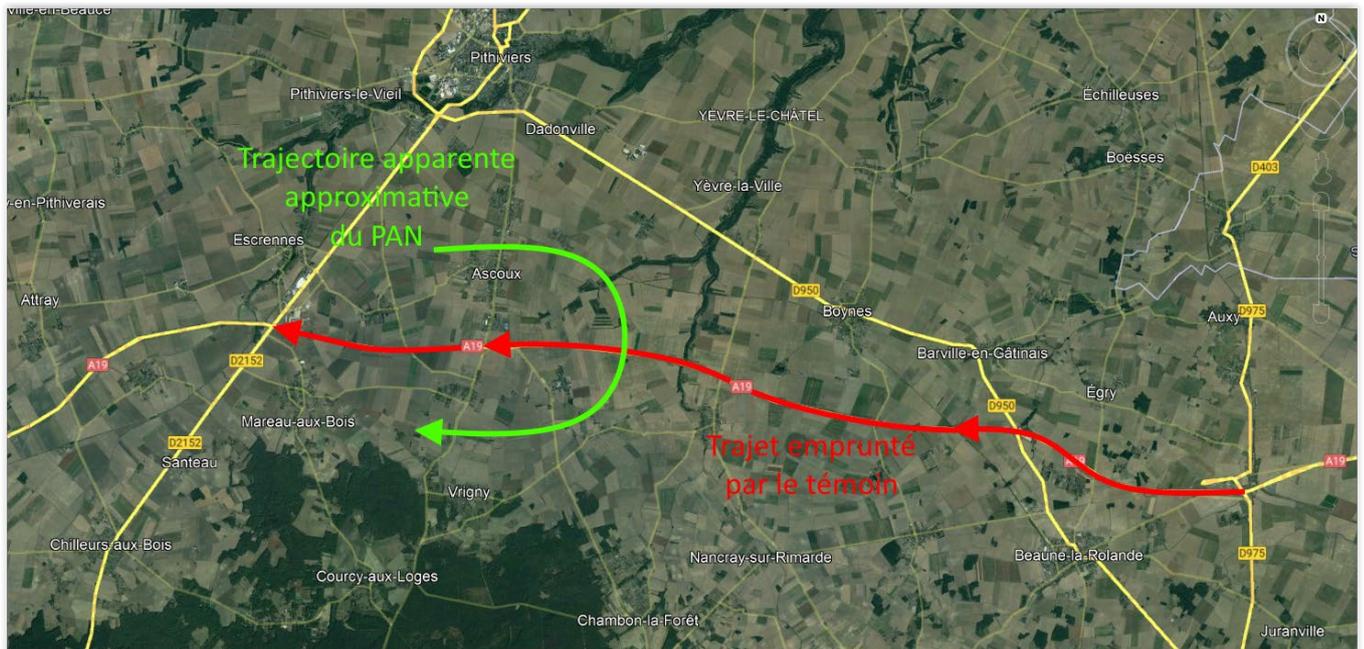


Figure 1 : reconstitution de la zone d'observation (image : Géoportail)

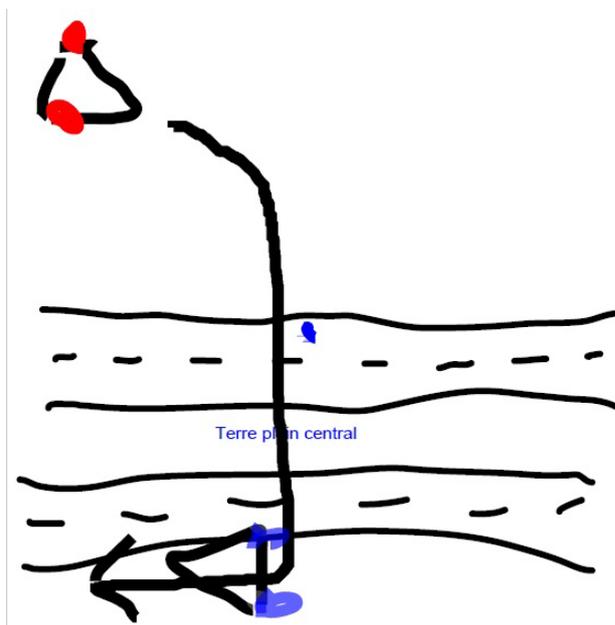


Figure 2 : croquis de l'observation (image : témoin)

Situation astronomique : une reconstitution sur Stellarium pour Orléans (45), ville située à une vingtaine de km au sud-ouest du lieu d'observation, le 15 février 2018 à 21h30 montre l'absence de la Lune et de planète visible à l'œil nu au moment de l'observation.

Les astres principaux sont les étoiles les plus brillantes du ciel d'hiver (Capella, Procyon, Bételgeuse, Rigel et Sirius) situées en hauteur vers le sud (figure 3).

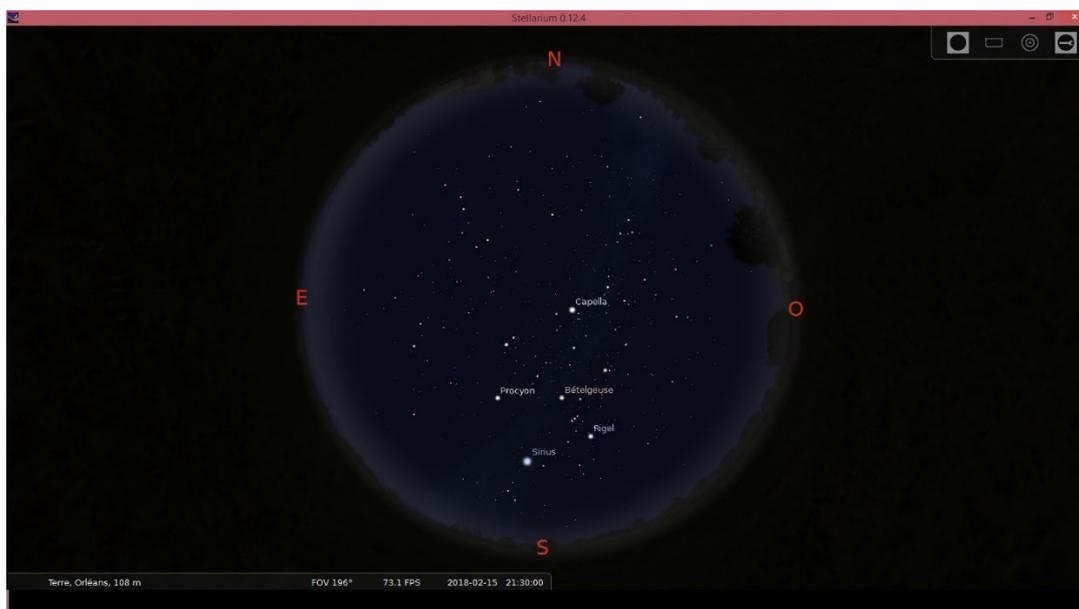


Figure 3 : situation astronomique (image : Stellarium)

Situation météo : la station météorologique la plus proche ayant conservé des archives en date de l'observation est celle d'Orléans – Bricy (45), distante d'une vingtaine de km au sud-ouest du lieu d'observation.

Les données indiquent l'absence de pluie au moment de l'observation (vers 21h30), avec toutefois la présence d'une pluie faible et intermittente aux alentours de 19h00 ainsi que de la bruine à 22h00. La température est d'environ 8°C, il y a un vent faible compris entre 7 et 11 km/h soufflant du nord-ouest. De plus, le ciel était couvert (8/8 octas) (figure 4).

Station météorologique de
Orléans - Bricy
 Indicateurs : 07249, LFOJ

Département 45 Loiret
 Altitude 125 mètres
 Coordonnées 47,99°N | 1,75°E
 Début des archives 2 janvier 1936
 Fuseau horaire Europe/Paris
 Type de station Météo-France

15 Février 2018

Heure locale		Température	Temps	Pluie	Vent
00h	⊕	6.7 °C 6.7 – 7.2	●	0.2 mm/1h	7 km/h raf. 23.8
23h	⊕	7.1 °C 7.1 – 8	● ☁	0.4 mm/1h	11 km/h raf. 30.6
22h	⊕	8.0 °C 8 – 8.4	● ☁	0 mm/1h ☁	11 km/h raf. 21.6
21h	⊕	8.4 °C 8.3 – 8.6	●	0 mm/1h	7 km/h raf. 14.4
20h	⊕	8.6 °C 8.5 – 9.6	●	0.8 mm/1h	11 km/h raf. 24.8
19h	⊕	9.6 °C 9.6 – 10.4	● ☁	0.2 mm/1h ☁	7 km/h raf. 19.4

Figure 4 : situation météo (image : Infoclimat)

Les images satellites confirment que le ciel était couvert, avec toutefois la présence de petites éclaircies (figure 5).

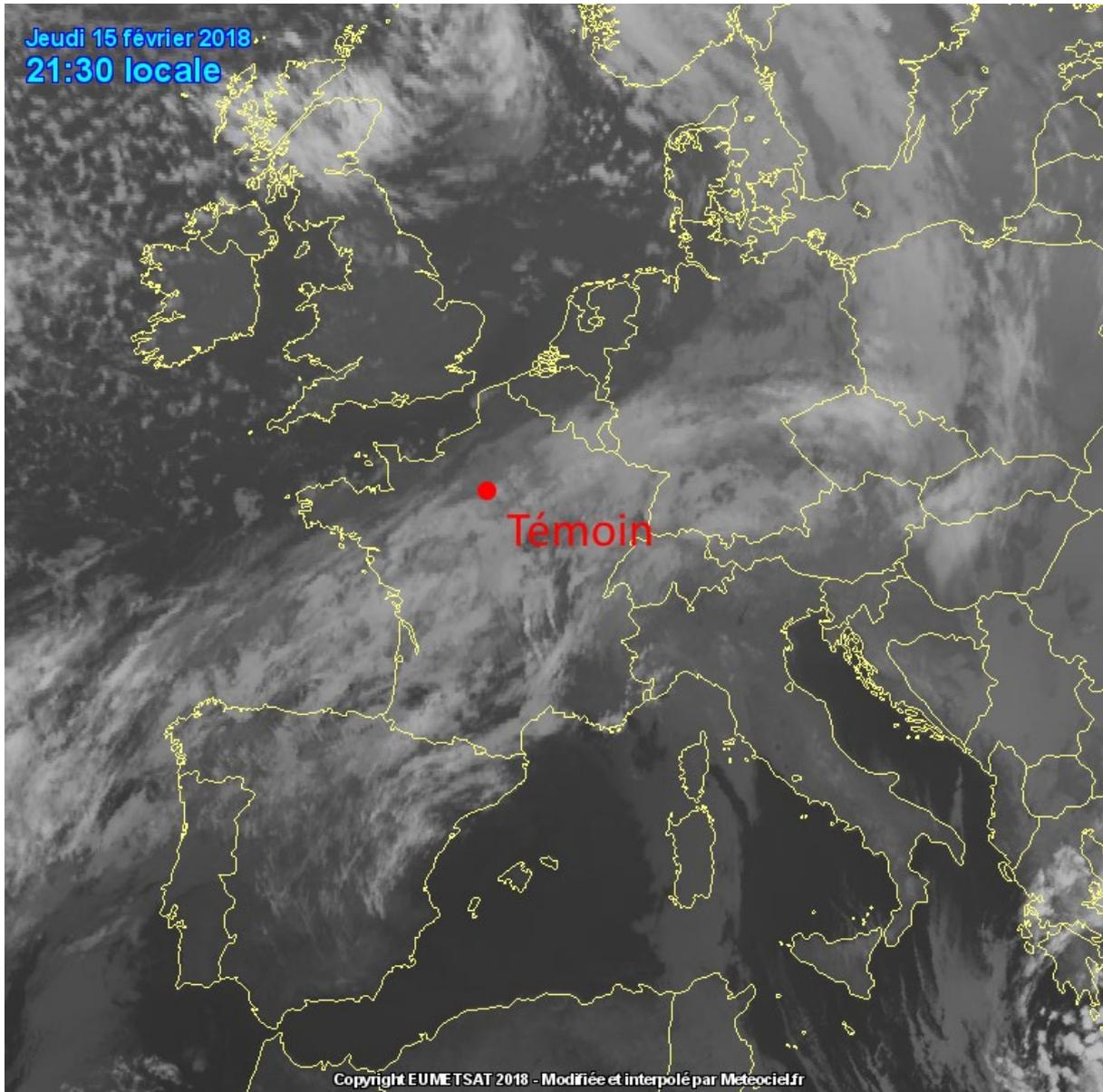


Figure 5 : situation météo (image : MétéoCiel)

Le témoin indique que le ciel était partiellement dégagé, et que la route était humide pour cause de pluie dans la journée, ce qui est tout à fait cohérent avec les données météorologiques.

Situation aéronautique : le témoin ne mentionne pas avoir vu d'avion durant l'observation, bien qu'il ait pensé à un aéronef lorsqu'il a vu le PAN.

Le trop long délai entre l'envoi du témoignage et son traitement par le GEIPAN empêche toute vérification du trafic aérien au moment de l'observation.

Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN COMPTE RENDU D'ENQUETE [A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018 Non sensible	Réf : selon DTN_DA_GP-2024.0012609 Date : 06/05/2025 Edition : 1, Révision : 0 Page : 7/16
---	---

Situation astronautique : le témoin ne mentionne pas non plus avoir vu de satellite durant l'observation, ce qui est compréhensible dans la mesure où le ciel était bien couvert.

Une reconstitution sur In-The-Sky.org montre que peu de satellites étaient à l'aplomb du témoin au moment de l'observation (figure 6).

CZ-2D R/B	1446 days ago	20:03:21	SSE	14°	5.7	20:06:51	NNE	80°	3.4	20:10:38	NNW	10°	6.9	Chart...
SL-16 R/B	1446 days ago	20:06:50	ESE	42°	1.9	20:07:46	ENE	47°	1.8	20:11:51	N	10°	4.9	Chart...
SL-14 R/B	1446 days ago	20:08:38	N	11°	6.8	20:12:53	ESE	84°	3.6	20:17:10	S	10°	6.3	Chart...
ENVISAT	1446 days ago	20:18:57	SSE	19°	5.0	20:22:57	NW	80°	3.4	20:27:51	NNW	10°	6.6	Chart...
COSMOS 1812	1446 days ago	20:20:02	NNW	10°	6.4	20:24:07	SW	71°	3.2	20:25:36	S	32°	4.2	Chart...
SL-16 R/B	1446 days ago	21:16:17	NW	22°	5.6	21:19:50	WSW	55°	3.2	21:20:02	WSW	55°	3.1	Chart...
SL-16 R/B	1446 days ago	21:20:04	WSW	22°	5.1	21:23:34	NW	49°	3.7	21:25:13	N	37°	3.8	Chart...
SL-16 R/B	1446 days ago	21:35:13	WSW	21°	5.2	21:38:43	NW	44°	3.9	21:38:58	NW	43°	3.9	Chart...

16 Feb 2018

Sunrise: 07:58; Noon: 13:07; Sunset: 18:16

Satellite Name		Start				Highest				End				Diagram of pass
		Time	Dir	Alt	Mag	Time	Dir	Alt	Mag	Time	Dir	Alt	Mag	
SL-16 R/B	1446 days ago	05:01:32	NNE	10°	5.7	05:04:51	NE	44°	3.4	05:04:51	NE	44°	3.4	Chart...

Figure 6 : situation astronautique (image : In-The-Sky.org)

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	Beaune-la-Rolande (45) ; Chilleurs-aux-Bois (45)
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	Autoroute A19
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	« Conduite, écoute de musique »
B2	Adresse précise du lieu d'observation	« Autoroute A19 dans le sens Courtenay vers Orléans, entre les communes de Beaune la Rolande et Chilleur aux bois »
B3	Description du lieu d'observation	« Sur autoroute, conducteur d'une camionnette roulant à 130 »

B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	15/02/2018
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	« 21h30 environ »
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	« 5 minutes environs »
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	« Présence d'autres conducteurs lorsque j'ai vu cet objet »
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 ?	
B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	« L'objet était trop loin et est passé dans un nuage »
B12	Phénomène observé directement ?	Oui
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NSP
B14	Conditions météorologiques	« Ciel partiellement dégagé, route humide pour cause de pluie dans la journée »
B15	Conditions astronomiques	« Plus de souvenir »
B16	Equipements allumés ou actifs	« Essuie-glace, phares, autoradio »
B17	Sources de bruits externes connues	« Aucun si ce n'est les passages des autres véhicules + le vent lorsque j'ai ouvert la vitre conducteur »
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	« Unique »
C2	Forme	« Triangulaire »
C3	Couleur	« Sombre avec deux lumières rouge, assez rapproché initialement, lumières devenues bleu ciel ensuite et une lumière blanche en dessous et sur l'avant »
C4	Luminosité	« Semblable aux lueurs d'avions »
C5	Trainée ou halo ?	Non
C6	Taille apparente (maximale)	« Objet d'aspect petit et massif. J'estime à la taille d'un semi remorque »
C7	Bruit provenant du phénomène ?	« Aucun »
C8	Distance estimée (si possible)	« L'objet a traversé l'autoroute devant moi avant de la longé. J'estime que l'objet était à moins de 700 m de distance »
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« Nord Ouest initialement (je faisais route vers l'Ouest en direction d'Orléans)

		Lors de la traversée de l'autoroute l'objet à fais Cap Sud avant de faire cap Ouest pour longé l'autoroute pour aller en direction d'Orléans. »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	« 45 degrés »
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	« Ouest, toujours à la perpendiculaire de l'autoroute A19 »
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	« 30 degrés »
C13	Trajectoire du phénomène	« Ligne droite avec correction de l'altitude perpétuel à cause du vent »
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	« Ne pourrait répondre car l'objet était trop bas »
C15	Effet(s) sur l'environnement	« Essuies glaces qui se sont arrêté sans aucune raison alors que le véhicule était neuf »
D1	Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ?	OUI
E1	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	« Etonnement, tentative de reconnaissance de l'objet et de compréhensible »
E2	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	« J'en ai parlé immédiatement à ma mère »
E3	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	« Je ne sais pas du tout »
E4	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	« Aucun ! »
E5	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	« oui car dorénavant je sais que c'est possible d'en être témoin »
E6	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	« Je ne sais pas »
E7	L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin ?	« J'y pense assez souvent et regrette de ne pas avoir filmé »

<p>Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN</p> <p>COMPTE RENDU D'ENQUETE [A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018</p> <p>Non sensible</p>	<p>Réf : selon DTN_DA_GP- 2024.0012609</p> <p>Date : 06/05/2025</p> <p>Edition : 1, Révision : 0</p> <p>Page : 10/16</p>
---	--

4- HYPOTHESE ENVISAGEE

L'hypothèse envisagée est celle de l'observation d'un aéronef.

4.1. ANALYSE DE L'HYPOTHESE

Le témoin évoque lui-même à plusieurs reprises penser observer un avion : « *j'aperçois un aéronef* », « *ce qu'il me semblait ses ailes* », « *croyant que c'était malgré tout un avion* », « *il m'était impossible de pouvoir clairement identifié cet objet comme un avion* », « *semblable aux lueurs d'avions* » [pour la luminosité].

Ce qui forme l'étrangeté pour le témoin et le fait douter qu'il puisse s'agir d'un avion, ce sont les couleurs des lumières qu'il juge non « *standard* » et l'absence de bruit perçu. Il précise aussi que pour lui son comportement de vol lui semblait « *assez bizarre* » sans spécifier davantage de quelle manière.

Nous évoquons l'hypothèse d'une observation d'un aéronef militaire car le témoin se trouve non loin de la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy qui se situe à environ 30/40 km à l'ouest sud-ouest de sa position lors de l'observation. Sur cette base sont stationnés des escadrons de transport composés d'avions C-130 Hercules, de C-160 Transall et, depuis 2013, l'A400M.

Le témoin indique d'ailleurs qu'après avoir traversé l'autoroute, le PAN se dirige « *vers l'ouest donc vers Orléans* » ; Orléans étant plutôt situé au sud-ouest de la position du témoin et le PAN longeant l'autoroute (selon la reconstitution du témoin et ses indications), le PAN se dirige bien vers l'ouest sud-ouest, donc vers la base aérienne 123.

Les lumières observées sont de couleur rouge, blanche et bleue ; hormis la couleur bleue, le blanc et le rouge sont tout à fait conformes aux couleurs utilisées réglementairement en aéronautique.

Concernant la couleur bleue, il est ici question d'une couleur « *bleu ciel* » qui pourrait être en réalité du **blanc bleuté**.

Le témoin indique, au sujet de l'apparition de ces lumières bleues : « *à ce moment où l'appareil "traverse" ses lumières initialement rouge deviennent bleu ciel* », ce qui indique un changement de configuration de l'appareil par rapport au témoin. En effet, les lumières d'un aéronef ont une position et une visibilité selon un secteur angulaire bien précis, permettant d'indiquer à l'observateur, essentiellement de nuit, la position et le déplacement de l'aéronef (figure 7) :



Figure 7. Feux de position d'un avion de tourisme

Cette configuration est celle, « classique », d'un petit avion de tourisme.

Cependant, sur certains avions plus gros, il peut y avoir plus qu'un seul feu rouge ou blanc et ils peuvent être disposés différemment (Figure 8) :

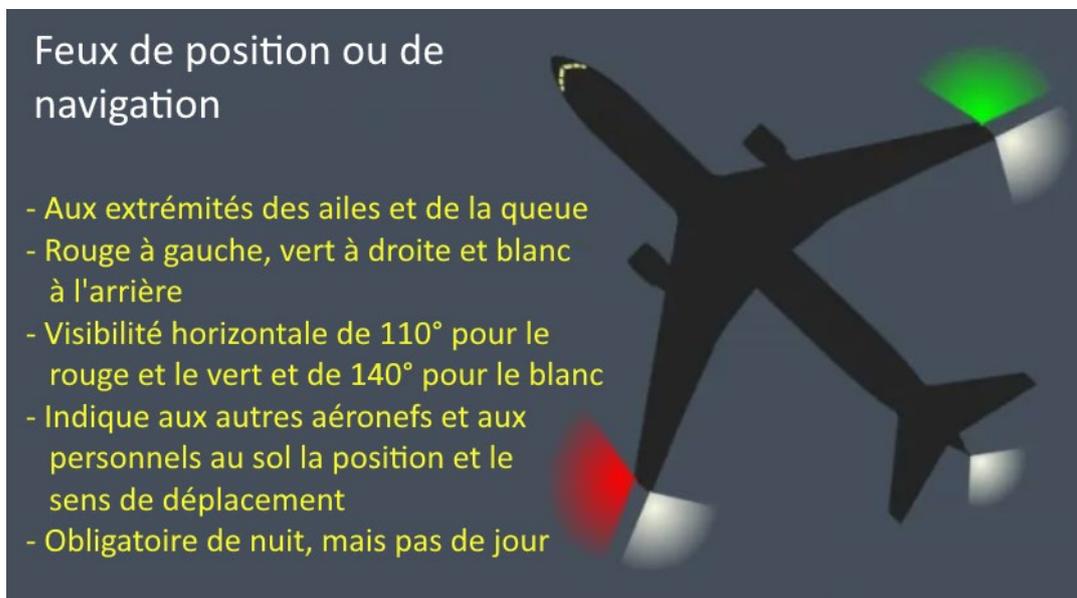


Figure 8. Position et angle de visibilité des feux de position, vu de dessus (configuration générale)

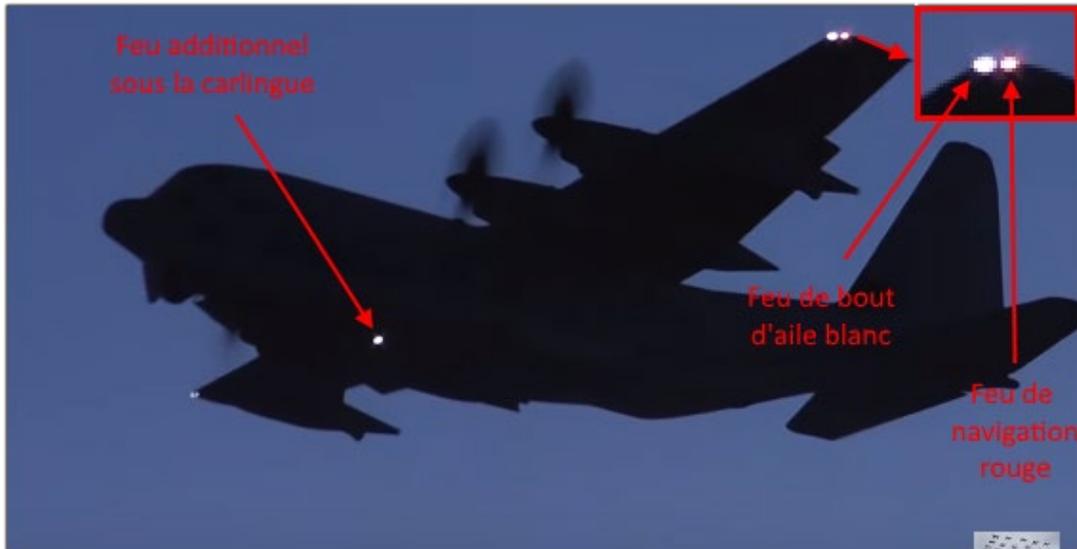


Figure 9. Feux sur C-130 Hercules vue latérale avant

Par exemple, pour le C-130 Hercules (Figure 9), les feux de navigation de bout d'ailes, rouge et vert, sont situés à proximité immédiate de deux autres feux blancs fixes. Cette configuration explique très bien pourquoi le témoin indique avoir vu les lumières passer du rouge au « *bleu ciel* » (qui pourrait être en réalité un *blanc bleuté*), lorsque l'avion a effectué un virage à droite en traversant l'autoroute.

Le témoin mentionne également avoir vu au même moment deux lumières blanches, une située « *sous l'appareil* » et une « *à l'avant* ». Le C130 Hercules possède des feux de navigation blancs additionnels, un situé sous la carlingue (Figure 9) et un situé à la base de la dérive, à l'arrière (Figure 10).



Figure 10. Feux sur C-130 Hercules vue latérale arrière

<p>Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN</p> <p>COMPTE RENDU D'ENQUETE [A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018</p> <p>Non sensible</p>	<p>Réf : selon DTN_DA_GP- 2024.0012609</p> <p>Date : 06/05/2025</p> <p>Edition : 1, Révision : 0</p> <p>Page : 13/16</p>
---	--

Au vu des mauvaises conditions d'observation, il est tout à fait possible que le feu de position ventral ait été identifié par le témoin comme étant « à l'avant » et que celui situé à l'arrière ait été identifié comme étant « sous l'appareil ».

Concernant le feu de position vert situé sur l'aile droite, il est possible que le témoin n'ait à aucun moment été en mesure de le voir : si l'avion au début de l'observation ne fait pas face au témoin mais se déplace selon un certain angle par rapport à lui, il peut tout à fait être masqué par la carlingue de l'appareil, à condition que l'angle d'élévation initial le permette (bien qu'il soit plutôt élevé, de 45° selon le témoin). Par la suite, l'avion effectue son virage en traversant l'autoroute et le feu vert se trouve à l'opposé du témoin, seul le feu rouge est visible. Enfin, lors du dernier virage pour longer l'autoroute, seul le feu blanc bleuté observé de l'arrière sera visible, en lieu et place du vert.

Le seul élément difficilement explicable est la mention initiale par le témoin de deux feux rouges, le C130 Hercules ne possédant qu'un seul feu rouge fixe. Il pourrait s'agir d'un problème mémoriel ou alors de la présence d'autres feux rouges, mais clignotants. Le témoin n'évoque cependant à aucun moment la présence de feux clignotants.

Le C-130 possède ainsi un feu anticollision de type « beacon » rouge, sur la carlingue devant la dérive mais aussi deux feux anticollision « strobe » blancs, situés l'un au sommet de la dérive, l'autre sous la carlingue.

Ces feux anticollisions peuvent tout à fait être éteints par le pilote pour des nécessités d'exercices, ce qui pourrait expliquer que le témoin n'ait pas mentionné avoir vu de feux clignotants.

Le témoin évoque une forme triangulaire qui n'est probablement qu'une extrapolation de la forme réelle, non visible dans les conditions d'observation qui sont mauvaises (de nuit, dans un véhicule roulant à 130 km/h, par temps de pluie avec les essuie-glaces actionnés et le témoin concentré sur sa conduite, effectuant même un dépassement lorsque le PAN franchit l'autoroute).

L'indication que le PAN disparaît à la fin de l'observation dans un nuage indique que l'avion se trouvait à une certaine distance. Cette distance, couplée avec le bruit environnant (voiture roulant à 130 km/h, passage d'autres véhicules...) explique pourquoi le témoin, malgré qu'il ait ouvert sa fenêtre et que le vent, soufflant du nord-ouest, soit plutôt porteur, n'a pas pu entendre le bruit de cet avion. Le témoin indique d'ailleurs la présence du bruit du vent lorsqu'il a ouvert sa fenêtre.

Enfin, le comportement du PAN qualifié par le témoin d'« assez bizarre » pourrait s'expliquer par le déplacement de l'avion à une vitesse relativement basse et par des variations importantes de sa vitesse apparente telle que perçue par le témoin, en raison à la fois des deux virages effectués par l'avion et de la propre vitesse du témoin.

Le délai important entre l'observation et l'enquête n'a toutefois pas permis de confirmer formellement la présence d'un tel avion à l'endroit et au moment de l'observation.

Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN COMPTE RENDU D'ENQUETE [A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018 Non sensible	Réf : selon DTN_DA_GP- 2024.0012609 Date : 06/05/2025 Edition : 1, Révision : 0 Page : 14/16
--	--

4.2. SYNTHÈSE DE L'HYPOTHÈSE

HYPOTHÈSE(S)	EVALUATION*
1. Avion militaire	0.625

*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. Avion militaire - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 51840			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	Forme réelle non observable en raison des mauvaises conditions d'observation (de nuit, par temps de pluie, avec le témoin concentré sur sa conduite) et de la distance à laquelle se trouve l'avion	Pas de données consolidées en ce qui concerne la distance de l'avion	0.50
Couleur(s)	Rouge et blanche, conforme aux couleurs aéronautiques Couleur bleue étant en réalité blanche bleutée Absence de visibilité du feu vert de navigation en raison de la configuration géométrique de l'ensemble avion/témoin Absence de visibilité de feux anticollisions possible car pouvant être éteints par le pilote pour des nécessités d'exercice par exemple	Présence de deux lumières rouges Incertitude sur la visibilité réelle possible du feu vert	0.70
Azimut (préciser: début/fin)	Disparition en direction de la BA123 d'Orléans, abritant des avions militaires et en particulier les C-130 Hercules		0.95
Vitesse app.	Comportement "bizarre" du PAN s'expliquant par des variations de vitesses apparentes liées à la propre vitesse du témoin sur l'autoroute et par les deux virages successifs de l'avion		0.90
Date/Heure		Le délai trop important entre l'observation et l'enquête n'a pas permis de vérifier la présence d'un avion militaire	0.00
Bruit	Non perceptible en raison de l'environnement particulièrement bruyant du témoin qui roule à 130 km/h sur une autoroute, par temps de pluie et aussi peut-être en raison de la distance séparant l'avion du témoin La fenêtre ouverte génère un bruit de vent important	Vent plutôt porteur Fenêtre ouverte Pas de données consolidées en ce qui concerne la distance de l'avion	0.70

<p>Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN</p> <p>COMPTE RENDU D'ENQUETE [A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018</p> <p>Non sensible</p>	<p>Réf : selon DTN_DA_GP- 2024.0012609</p> <p>Date : 06/05/2025</p> <p>Edition : 1, Révision : 0</p> <p>Page : 15/16</p>
---	--

4.3. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE DU / DES TÉMOIGNAGE (S)

La consistance* du cas est moyenne, avec un témoin unique n'ayant pas réussi à prendre de photo du PAN.

*voir Glossaire

5- CONCLUSION

Le témoin se trouve sur l'autoroute A19 entre Beaune-la-Rolande (45) et Chilleurs-aux-Bois (45) le 15 février 2018 vers 21h30 lorsqu'il observe sur sa droite un PAN de forme triangulaire avec deux lumières rouges. Le témoin pense avoir affaire à un avion lorsqu'il remarque que le PAN effectue un virage à droite et traverse l'autoroute devant lui, les lumières rouges devenant bleu ciel. Il remarque aussi la présence de deux lumières blanches sous et à l'avant de l'appareil, l'appareil virant ensuite de nouveau à droite pour longer l'autoroute.

Le témoin essaye de prendre sans succès une photographie et ouvre sa fenêtre sans entendre de bruit émanant du PAN, avant que ce dernier ne disparaisse dans un nuage, après une observation ayant duré au total entre 2 et 5 minutes.

La consistance* du cas est moyenne, avec un témoin unique n'ayant pas réussi à prendre de photo du PAN.

Nous avons examiné dans cette enquête l'hypothèse de l'observation par le témoin d'un avion militaire, qui s'avère être probable pour les raisons suivantes :

- Présence à environ 30/40 km de la base aérienne 123 d'Orléans, vers laquelle le PAN est dirigé en fin d'observation. Cette base abrite des avions militaires de transport, comme par exemple le C-130 Hercules.
- Les couleurs observées (rouge et blanc) sont celles réglementairement utilisées en aéronautique, le bleu décrit par le témoin (« bleu ciel ») s'apparentant en réalité plutôt à du blanc bleuté. Le feu vert situé sur l'aile droite a pu ne pas avoir été vu par le témoin en raison de positions successives de l'avion par rapport au témoin.

Les conditions d'observation étaient particulièrement mauvaises, de nuit, dans un véhicule roulant à 130 km/h, par temps de pluie avec les essuie-glaces actionnés et le témoin concentré sur sa conduite, effectuant même un dépassement lorsque le PAN franchit l'autoroute. Ces conditions ont sans aucun doute participé à ce que le témoin ne puisse reconnaître cet avion, bien qu'il ait mentionné à plusieurs reprises penser avoir affaire à un avion. Ainsi, la forme de l'avion et le bruit de ses moteurs ne pourront être perçus.

Notons qu'un avion militaire le C-130 Hercules présente une configuration de feux de navigation proche des lumières décrites par le témoin (présence de lumières blanches et rouges), bien que nous ne puissions expliquer pourquoi le témoin évoque deux feux rouges alors que cet avion n'en possède qu'un.

Le C-130 possède également des feux anticollisions blancs et rouges qui peuvent tout à fait être éteints par le pilote pour des nécessités d'exercices, ce qui pourrait expliquer que le témoin n'ait pas mentionné avoir vu de feux clignotants.

Direction Technique et Numérique Direction Adjointe Service GEIPAN COMPTE RENDU D'ENQUETE [A19] DE BEAUNE-LA-ROLANDE (45) VERS CHILLEURS-AUX-BOIS (45) 15.02.2018 Non sensible	Réf : selon DTN_DA_GP-2024.0012609 Date : 06/05/2025 Edition : 1, Révision : 0 Page : 16/16
--	--

Enfin, le comportement du PAN qualifié par le témoin d'« assez bizarre », contribue à l'étrangeté de l'observation. Cela pourrait s'expliquer par le déplacement de l'avion à une vitesse relativement basse et par des variations importantes de sa vitesse apparente telle que perçue par le témoin, en raison à la fois des deux virages effectués par l'avion et de la vitesse de déplacement du témoin.

Le délai important entre l'observation et l'enquête n'a toutefois pas permis de confirmer formellement la présence d'un tel avion à l'endroit et au moment de l'observation.

Le cas est classé en « B », observation probable d'un avion militaire.

*Glossaire :

CONSISTANCE	Selon les critères du GEIPAN, la consistance est la quantité d'informations considérées comme fiables et objectivées, recueillies pour un témoignage.
-------------	---

6- CLASSIFICATION

Etrangeté [E]	0.375	Consistance [C] = [I]x[F]	0.560
		Fiabilité [F]	0.800
		Information [I]	0.700

Classé B

