

NOTES D'ENQUETE

(DEP) CHER (18) 18.08.1987

1 – CONTEXTE DE REEXAMEN DU CAS

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 en cas de type « 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 explicité dans une note d'enquête.

Ce cas d'observation anciennement nommé NEUVY SUR BARANGEON (18) 1987 fait partie d'un ensemble de cas repris récemment.

2 – DESCRIPTION DU CAS

Le 18 août 1987 vers 22h15, trois habitants de deux communes du Cher (18) à NANCAY (18) T1 et à VOUZERON (18) T2 et T3 aperçoivent un phénomène lumineux peu commun.

T2 contacte la gendarmerie par téléphone le lendemain. Il est interrogé, ainsi que T3, le 21 août. T1 dépose son témoignage le 24 août.

L'enquête est close le 11 septembre 1987, puis le dossier est transmis au GEPAN.

3 – REEXAMEN DU CAS

L'observation s'est faite depuis le domicile de T1, à Nançay (18), à la sortie Sud-Est de la ville, ainsi que depuis le domicile de T2 et T3, à Vouzeron (18).

Vu depuis le domicile de T1, le PAN venait de la direction de Souesmes, c'est-à-dire vers le Nord-Nord-Ouest, et a pris la direction de Vouzeron, c'est-à-dire vers le Sud-Sud-Est.

Vu depuis le domicile de T2 et T3, le PAN venait de la direction de Nançay, c'est-à-dire vers le Nord-Nord-Ouest, et a pris la direction de VIERZON (18), c'est-à-dire vers le Sud-Ouest (Figure 1).

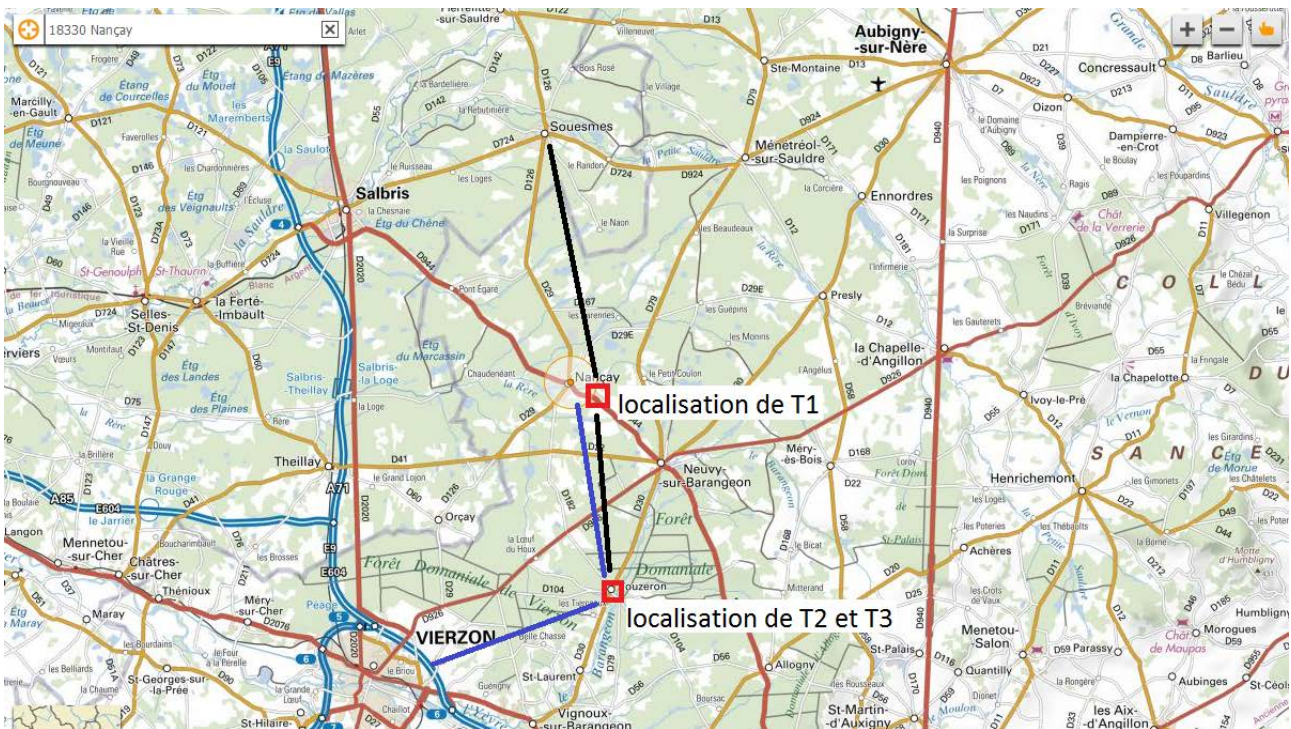


Figure 1 : Géoportail – reconstitution du lieu principal d’observation
(en noir : directions d’apparition et de disparition du PAN vu depuis T1 ; en bleu : directions
d’apparition et de disparition du PAN vu depuis T2 et T3)

Bien que les témoins décrivent une même direction d’apparition du PAN, il n’est pas certain qu’ils aient observé la même chose, car la description des PAN observés est différente.

Ainsi, T1 décrit le PAN comme étant « *deux lumières* » ne faisant pas de bruit et se déplaçant conjointement (« *ces deux lumières ont gardé le même écart* »). Aucun clignotement n’a été observé. La durée de l’observation n’est pas précisée.

T2 décrit le PAN comme étant « *une lueur vive couleur blanche* » ayant la forme « *d’un cigare lumineux* » ne laissant aucune traînée. L’observation a duré environ cinq minutes. En fin d’observation, le PAN a effectué un virage pour ensuite filer très rapidement en direction de Vierzon.

T3 décrit le PAN comme étant « *une grosse lueur blanche brillante* ». Après avoir bien observé le PAN, il lui a semblé voir « *deux lueurs brillantes blanches légèrement plus petites* » ainsi qu’une « *lumière rouge clignotante* » située sous le PAN. Celui-ci était silencieux. T3 confirme le virage et le départ en direction de Vierzon.

Il apparaît donc que les PAN observés par T1 d’une part, et T2 et T3 d’autre part, peuvent être entièrement différents. Malheureusement, les témoignages sont peu précis, et il est à noter que les témoins ont pu influencer leurs témoignages entre eux, puisque T1 n’est autre que le facteur de T2 et T3, et qu’ils ont parlé ensemble de l’observation le 19 août au matin, avant les dépositions en gendarmerie.

Au niveau de la météorologie, T2 indique que « *les conditions étaient très bonnes. Le ciel était clair et sans nuage* ». La station météorologique ayant conservé des archives en date de l’observation est celle de Bourges (18), distante d’une trentaine de km des lieux d’observation. Ces données sont complétées par celles de Romorantin – Pruniers (41), située à peu près à la même distance. Les deux stations indiquent une forte température à 20h00 (24 et 26°C) et une visibilité horizontale de 20 km à Romorantin. Ces données suggèrent donc que le temps était dégagé (Figures 2 et 3).

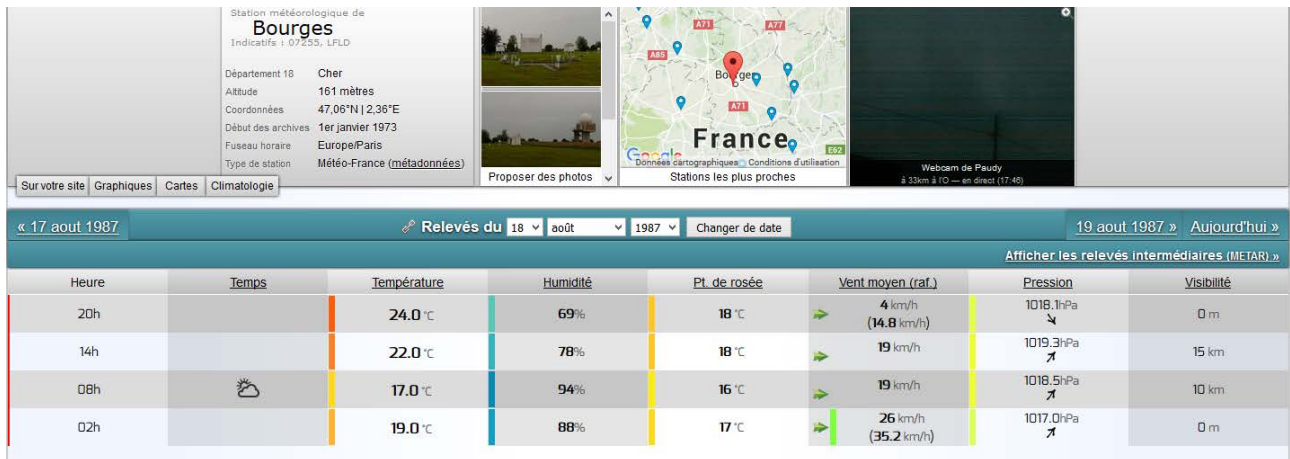


Figure 2 : Infoclimat – relevés météo pour la station de Bourges

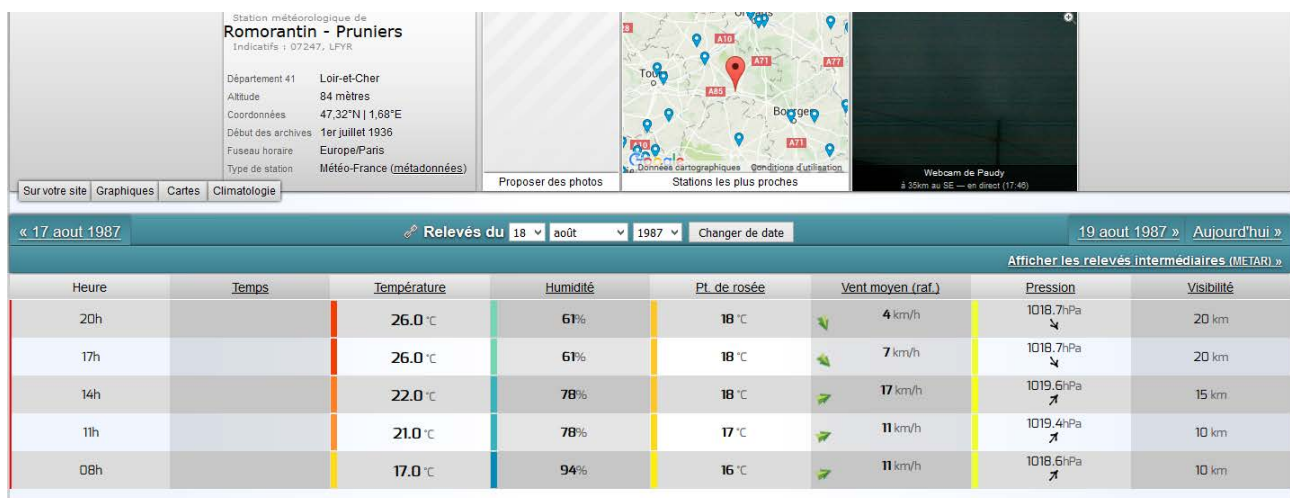


Figure 3 : Infoclimat - relevés météo pour la station de Romorantin – Pruniers

4 – RECHERCHE D'UNE HYPOTHESE EXPLICATIVE

Les témoins sont persuadés, au moins au moment de leur déposition en gendarmerie, d'avoir vu un OVNI. Pourtant l'observation présente beaucoup de caractéristiques d'une méprise avec un avion de ligne : présence de plusieurs lumières, forte luminosité, virage dans la trajectoire.

Le long délai entre l'observation et ce réexamen du cas par le GEIPAN empêche toute identification formelle de l'éventuel avion responsable de l'observation. Néanmoins, une reconstitution sur Flightradar24 montre que les vols en partance de Paris en direction de l'Afrique de l'Ouest (exemple : Dakar) survolent régulièrement la région où a eu lieu l'observation. Or, il est à noter que lors de ces survols, les avions atteignent alors leur altitude de croisière, et entament un virage vers le Sud-Sud-Ouest dans la région de Nançay. Ce changement de trajectoire est très cohérent avec le virage effectué par le PAN décrit par les témoins (Figure 4).

Puisque les avions survolent habituellement le secteur, il a fallu des éléments créateurs d'étrangeté par rapport à un avion usuel. Ces éléments diffèrent selon les témoins, même entre témoins (T2 et T3) dont on est certain qu'ils ont vu le même PAN. Il semble que ce soit

- La forte lueur blanche (T2 et T3), unique pour T2, double pour T1, et aussi (mais de manière moins distinguable sans que l'on sache si c'est en plus ou non d'une lumière unique plus forte) pour T3
- La forme de cigare lumineux pour T2, forme allongée pour T3. Rien de tel pour T1

- L'absence de bruit, dont l'étrangeté viendrait d'une perception de distance limitée puisque la forme du PAN est distinguable (pour T2 et T3).

Cette dominance de lueur blanche peut résulter des phares de l'avion (ou des avions si plusieurs PAN). Il pourrait ainsi s'agir d'avions qui ont leurs phares allumés soit après décollage (le plus probable) soit avant atterrissage. T1 a pu voir les deux phares d'un même avion. Les phares peuvent être allumés au-dessous de 4000 m ou lors de phases de changement de niveau de vol. Ces avions ne sont peut-être pas des avions en phases de croisières et ne sont peut-être pas des avions de lignes. La présence de phares peut expliquer la perception de forme ou cigare lumineux par la réflexion sur la carlingue (cas de phares dans les ailes), elle est cohérente aussi avec les lumières rouges clignotantes observées par T3, également utilisées au sol et à basse altitude par beaucoup d'aéronefs. La non perception des feux fixes de navigation vert et rouge peut résulter de la présence des phares dont la lueur surpasse les premiers. Cela peut aussi expliquer la non perception des feux à éclats blanc, mais ils ont pu ne pas être présents car ces derniers ne sont pas obligatoires pour tous les avions et phases de vol.

L'absence de perception de bruit est usuelle dans les méprises avec les aéronefs. On note ici que le vent est transverse à la direction d'observation et ne favorise pas le bruit.

Les éléments d'observation plaideraient pour un vol non usuel (dans ce secteur) à basse ou moyenne altitude d'un ou plusieurs avions. Nous n'avons aucun moyen pour valider une telle hypothèse 30 ans après mais force est de constater que cela est possible et pourrait produire cette même perception (multiforme) pour les témoins.

Ces témoignages et données collectées manquent de consistance. Aucun relevé aéronautique n'a été fait à l'époque, nous ne disposons d'aucun relevé de mesures angulaires de position du PAN dans le ciel et de taille angulaire du PAN. Rien n'a été entrepris pour comprendre ou valider les différences entre les témoignages.

Il n'est pas possible après réexamen de qualifier ce cas d'inexpliqué, puisque :

- D'une part l'hypothèse avion pourrait l'expliquer moyennant des conditions non usuelles (sans pour autant être extrêmes, loin de là) pour le lieu (moyenne ou basse altitude, un ou deux avions très proches).
- D'autre part le niveau d'étrangeté témoigné ne peut être validé, la consistance du cas est trop faible.

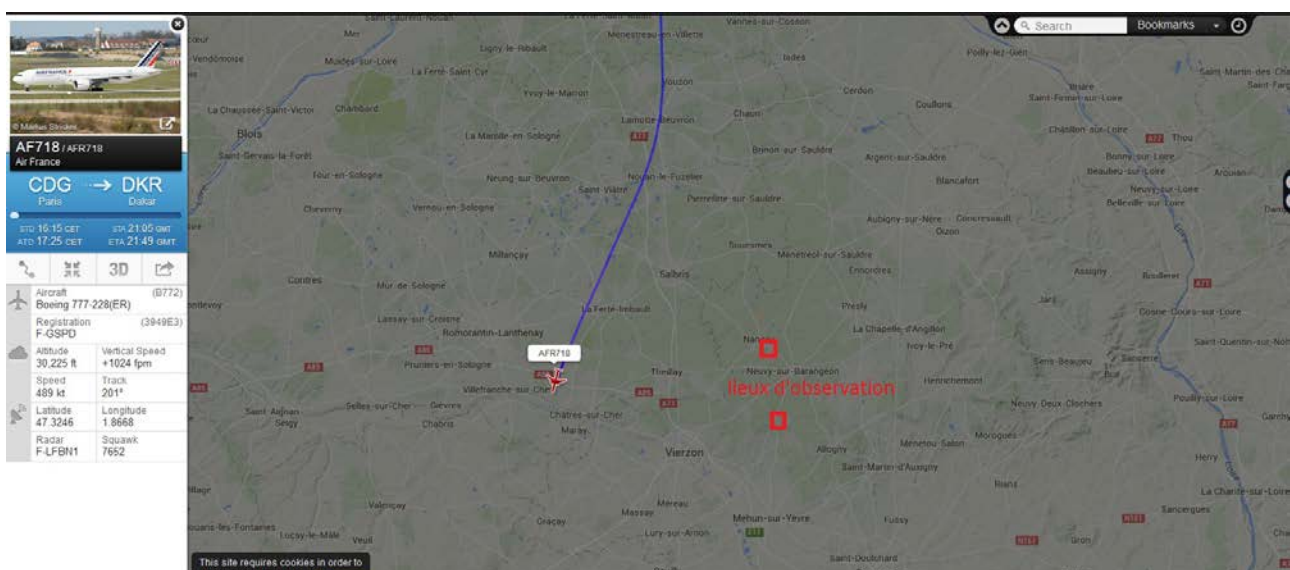


Figure 4 : Flightradar24 – exemple d'un vol récent de Paris vers Dakar

5 – CONCLUSION

Bien que les témoins décrivent une même direction d'apparition du PAN, il n'est pas certain qu'ils aient observé la même chose, car les descriptions de PAN observés sont différentes surtout entre T1 d'une part, et T2 et T3 d'autre part.

Les témoins sont persuadés d'avoir vu un « OVNI ». Pourtant l'observation présente beaucoup de caractéristiques d'une méprise avec un avion de ligne : présence de plusieurs lumières, forte luminosité, virage dans la trajectoire.

Le long délai entre l'observation et ce réexamen du cas par le GEIPAN empêche toute identification formelle de l'éventuel avion responsable de l'observation. Néanmoins, une reconstitution montre que les vols en partance de Paris en direction de l'Afrique de l'Ouest (exemple : Dakar) survolent régulièrement la région où a eu lieu l'observation. Or, il est à noter que lors de ces survols, les avions atteignent alors leur altitude de croisière, et entament un virage vers le Sud-Sud-Ouest dans la région de Nançay. Ce changement de trajectoire est très cohérent avec le virage effectué par le PAN décrit par les témoins.

Puisque les avions survolent habituellement le secteur, il a fallu des éléments créateurs d'étrangeté par rapport à un avion usuel. Ces éléments diffèrent selon les témoins, même entre témoins (T2 et T3) dont on est certain qu'ils ont vu le même PAN. Il semble que ce soit

- La forte lueur blanche (T2 et T3), unique pour T2, double pour T1, et aussi (mais de manière moins distinguable sans que l'on sache si c'est en plus ou non d'une lumière unique plus forte) pour T3
- La forme de cigare lumineux pour T2, forme allongée pour T3. Rien de tel pour T1
- L'absence de bruit, dont l'étrangeté viendrait d'une perception de distance limitée puisque la forme du PAN est distinguable (pour T2 et T3).

Cette dominance de lueur blanche peut résulter des phares de l'avion (ou des avions si plusieurs PAN). Il pourrait ainsi s'agir d'avions qui ont leurs phares allumés soit après décollage (le plus probable) soit avant atterrissage. T1 a pu voir les deux phares d'un même avion. Les phares peuvent être allumés au-dessous de 4000 m ou lors de phases de changement de niveau de vol. Ces avions ne sont peut-être pas des avions en phases de croisières et ne sont peut-être pas des avions de lignes. La présence de phares peut expliquer la perception de forme ou cigare lumineux par la réflexion sur la carlingue (cas de phares dans les ailes), elle est cohérente aussi avec les lumières rouges clignotantes observées par T3, également utilisées au sol et à basse altitude par beaucoup d'aéronefs. La non perception des feux fixes de navigation vert et rouge peut résulter de la présence des phares dont la lueur surpasse les premiers. Cela peut aussi expliquer la non perception des feux à éclats blanc, mais ils ont pu ne pas être présents car ces derniers ne sont pas obligatoires pour tous les avions et phases de vol

L'absence de perception de bruit est usuelle dans les méprises avec les aéronefs. On note ici que le vent est transverse à la direction d'observation et ne favorise pas le bruit.

Les éléments d'observation plaideraient pour un vol non usuel (dans ce secteur) à basse ou moyenne altitude d'un ou plusieurs avions. Nous n'avons aucun moyen pour valider une telle hypothèse 30 ans après mais force est de constater que cela est possible et pourrait produire la même perception (y compris multiforme) pour les témoins.

Ces témoignages et données collectées manquent de consistance. Aucun relevé aéronautique n'a été fait à l'époque, nous ne disposons d'aucun relevé de mesures angulaires de position du PAN dans le ciel et sa taille angulaire du PAN. Rien n'a été entrepris pour comprendre ou valider les différences entre les témoignages, ni pour détecter les possibles influences entre témoins. (Ils ont parlé entre

eux avant déposition).

Il n'est pas possible après réexamen de qualifier ce cas d'inexpliqué, puisque :

- D'une part l'hypothèse avion pourrait l'expliquer moyennant des conditions non usuelles (sans pour autant être extrêmes, loin de là) pour le lieu (moyenne ou basse altitude, un ou deux avions très proches).
- D'autre part le niveau d'étrangeté témoigné ne peut être validé, la consistance du cas est trop faible.

Aussi, bien que l'hypothèse avion soit plausible, la faible consistance des témoignages conduit à classer le cas en C : manque d'information fiable.