

[AERO] DE OURAISK (KZ.09) VERS MAAFARU (MV.04) 26.03.2026

COMPTE RENDU D'ENQUETE



1 – CONTEXTE

Le 26 mars 2026 à 21:47 UTC, le pilote (T1) du Gulfstream G650 (jet privé), rapporte une observation de PANs alors qu'il évolue au niveau de vol 450 (13 700 mètres) et à une vitesse de Mach 0.90. L'événement débute au point de report LAJAK, à la frontière entre l'Afghanistan et le Pakistan sur l'aérovoie L509, et se poursuit de manière discontinue pendant 30 minutes jusqu'aux points ASARI ou MUPID en Inde. Le témoin, fort de 43 ans d'expérience, décrit six sources lumineuses blanches intenses, comparables à de grosses étoiles ou des phares, évoluant en formation à une altitude supérieure à celle de l'avion. Ces lumières bougent de façon incroyable, avec des trajectoires parfois imprévisibles et des changements de hauteur extrêmement brutaux, dépassant de loin les capacités des meilleurs avions de chasse actuels. Malgré cette proximité, estimée à environ 18 km par le pilote, les radars de bord ne détectent rien et aucun système d'alerte anti-collision ne se déclenche.

Le lendemain, T1 remplit un Questionnaire Technique (QT) et l'envoie par mail au GEIPAN. Un avis de réception lui est envoyé le 7 avril.

Il est à noter qu'un collègue (T2) de T1 a également observé le PAN, mais qu'il n'a pas rempli de QT, ne souhaitant pas s'exprimer sur ce sujet. Aucun autre témoin n'a été trouvé.

2- DESCRIPTION DU CAS

Texte libre anonymisé extrait du QT :

« xxx sur Gulfstream G650, j'effectuais un vol du terrain de UARR (Uralsk-Khazakstan) vers VRDA (Maafaru-Maldives) dans la nuit du 26 Mars au 27 Mars 2026.

Le plan de vol nous fait passer par le Khazkatan, l'Uzbekistan, l'Afghanistan, le Pakistan, l'Inde, puis les Maldives

En sortie de l'Afghanistan, sur l'airway L509, peu avant de passer le point LAJAK, nous entrons dans l'espace aerien du Pakistan, à 21:47utc le 26 Mars 2026

Nous sommes à 45000 pieds soit 13700 mètres d'altitude, notre vitesse est de Mach 0.90, composante de vent a cette altitude 291/57kt notre vitesse par rapport au sol est d'environ 560 kt soit environ 1067km/h.

Nous apercevons des lumières vives sur la gauche de notre avion...beaucoup plus haut. mon collègue assis à gauche (vous volons à deux captain ce jour là) me signale 6 lumieres...qui à priori seraient des étoiles. Ce qui attire notre attention sont les lumières plus fortes que les étoiles, elles sont 6, et on un forme de "vol en formation" d'avion Militaire...elles bouges...très vite, plus que nous, beaucoup plus haut.

Sur nos avions nous volons à des altitudes bien plus élevées que les avions de lignes et a des vitesses bien supérieures. Nous pensons à des appareils militaires, l'Iran non loin, l'Afghanistan et le Pakistan.

Modèle CR selon DTN/DA/GP-2024.0012609

Ces lumières ne restent pas toutes "allumées" elle disparaissent puis réapparaissent, changent de niveau de vol, descendent très vite et remontent aussi vite, plus qu'un avion même de chasse ne peut faire! certains ont des manoeuvres brutales avec des trajeciores de vols difficilement envisageable, parfois très erratiques parfois puis rectiligne...et sans raison opeérationelles connues.. Ces lumières nous suivent sur notre gauche 20 à 30 minutes. Sans jamais croiser nos axes mais en bougeant à une forte vitesse longitudinale et verticales parfois.

J'ai pris trois clichés avec mon iPhone, elles sont bien sûr médiocres, agrandissez les et dites moi ce que vous en pensez. Nous n'avons pas eu de TCAs ni aucun echo radar...

En 43 ans d'aviation c'est la premiere fois que j'observe un phénomène comme cela, j'ai volé sur tous les continenets et dans plus de 130 pays. Cela ne ressemble à rien que je connaisse »

Le PAN est décrit comme étant constitué de multiples lumières de couleur blanche, comparables à de très grosses étoiles ou des phares ou des sorties de réacteur, et dont la luminosité varie de forte à faible.

L'observation a duré 30 minutes environ.

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Le dossier est transmis à un enquêteur à distance le 8 avril 2026.

Vérification situation géographique : L'observation a été faite alors que les témoins effectuaient un vol à bord d'un Gulfstream G650 reliant Ouralsk (Kazakhstan) à Maafaru (Maldives). D'après les indications de T1, elle a débuté le 26 mars 2026 (et non le 27, comme indiqué dans le QT) à 21h47 UTC, alors que l'avion survolait l'Afghanistan, proche de la frontière pakistanaise (Figure 1).

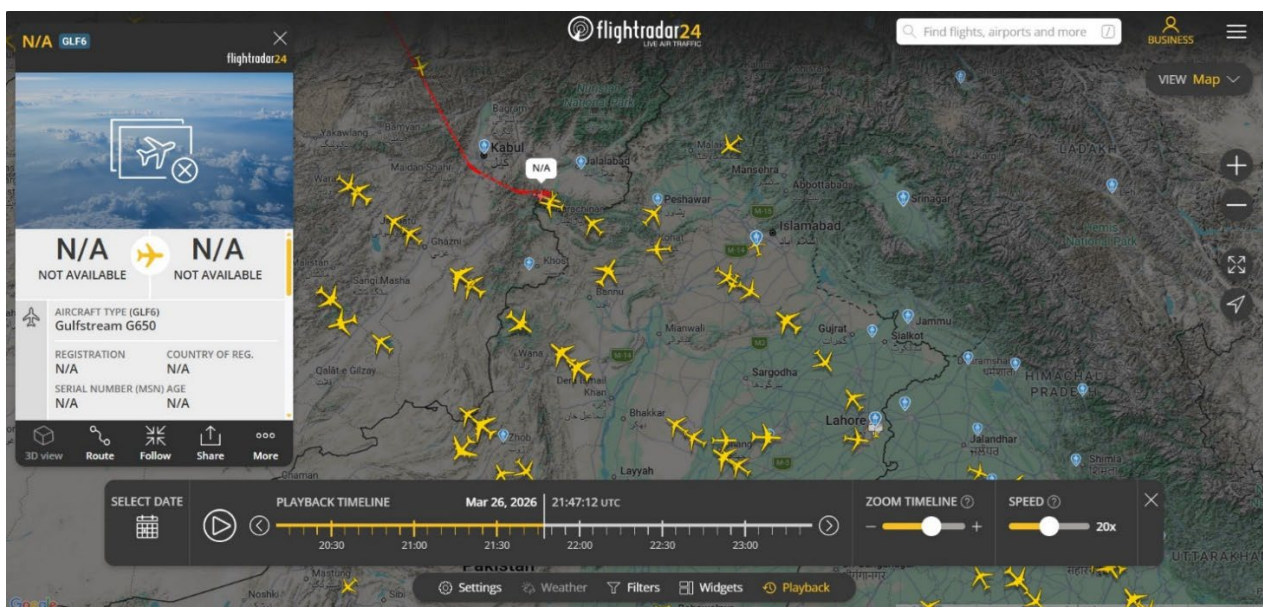


Figure 1 : reconstitution du lieu d'observation (image : Flightradar24)

Compte tenu du fait que l'Afghanistan est sur un fuseau horaire à UTC +4 :30, cela signifie que l'heure locale du début de l'observation est le 27 mars 2026 à 2h17. L'avion pénètre dans l'espace aérien pakistanais une minute plus tard. L'heure locale est alors de 2h48, puisque le Pakistan est sur le fuseau UTC +5 :00.

D'après les indications de T1, l'observation se termine 30 minutes plus tard, à 22h17 UTC. L'avion était alors à la quasi-verticale de Lahore (Pakistan). L'heure locale était donc 3h17 (Figure 2).

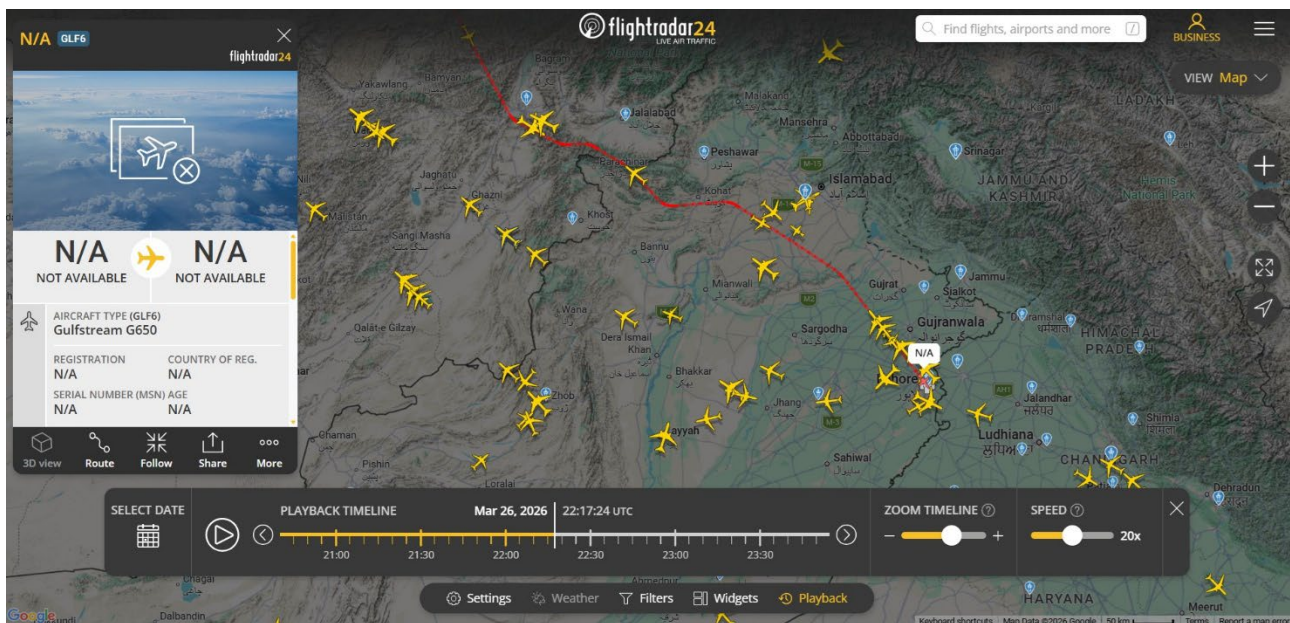


Figure 2 : reconstitution du lieu d'observation (image : Flightradar24)

Toutefois, l'observation semble avoir été plus longue, puisque T1 indique qu'elle a cessé au niveau du point ASARI ou MUPID en Inde. Ces points sont respectivement à 30°48'15" Nord 75°09'31" Est et 29°49'22" Nord 75°58'48" Est ([\\$STITOLE](#)), près de la ville de Hisar (Inde). Or, T1 indique également comme heure de fin d'observation dans le QT 22h36m26s (UTC), ce qui correspond effectivement à la position de l'avion entre les points mentionnés. Ces éléments tendent à démontrer que l'observation a été un peu plus longue qu'estimée, avec une durée de 50 minutes, et non 30. L'Inde étant sur le fuseau UTC +5 :30, l'heure locale était alors 4h06 (Figure 3).

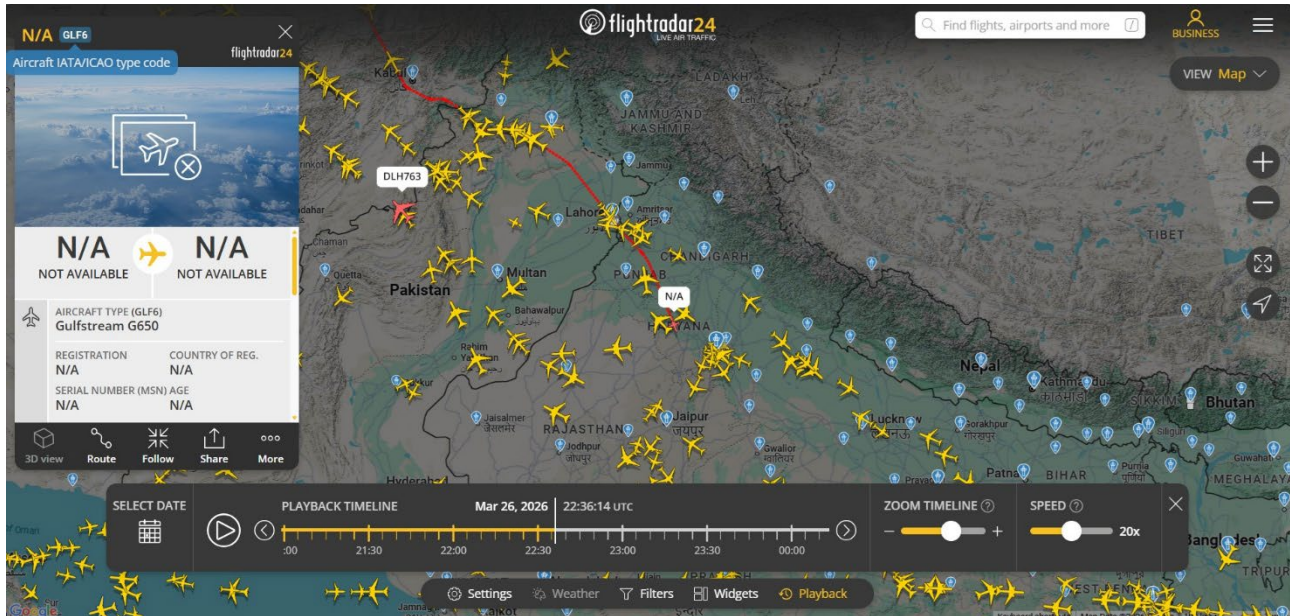


Figure 3 : reconstitution du lieu d'observation (image : Flightradar24)

T1 indique que le PAN est toujours resté sur la gauche, ce qui signifie qu'il était visible globalement en direction du Nord-Est.

Analyse des photographies du PAN : T1 a transmis 3 photographies du PAN, ainsi qu'un agrandissement de l'une d'elles.

Les données exif montrent qu'elles ont été prises le 27 mars 2026 à 2h30 (IMG_3440 et 3441) et 4h09 (IMG_3445), à l'aide d'un iPhone 16 Pro Max. Il est à noter que les témoins ont survolé plusieurs fuseaux horaires différents au cours de l'observation, ce qui peut rendre les horaires indiqués par l'horloge interne de l'iPhone sujets à caution. Elles ont été prises avec un temps de pose d'une seconde pour les 2 premières, et de 1/5 secondes pour la dernière, sans flash.

Dans un mail envoyé le 20 avril 2026, T1 précise qu'il y a une forme allongée sur deux photographies du PAN, sur la partie gauche de celles-ci. Il s'agit d'un reflet.

La première photographie montre le PAN sous la forme de deux points très brillants parmi les étoiles. L'encadrement du hublot de la cabine de pilotage est visible sur le bas de l'image, ce qui indique que le PAN avait une hauteur angulaire faible (Figure 4).



Figure 4 : photographie du PAN (image : T1)

Sur la deuxième photographie, le PAN apparait sous la forme de 3 points blancs. L'encadrement est pratiquement le même (Figure 5).



Figure 5 : photographie du PAN (image : T1)

L'agrandissement fait par T1 n'apporte aucun élément complémentaire (Figure 6).



Figure 6 : agrandissement d'une photographie du PAN (image : T1)

La dernière photographie du PAN montre une vue du cockpit, avec T2 indiquant la position du PAN, visible sous la forme de deux points blancs brillants. On peut y estimer sa hauteur angulaire à une quinzaine de degrés environ (Figure 7).



Figure 7 : photographie du PAN (image : T1)

La hauteur angulaire du PAN s'avère donc surestimée par T1, qui indique une valeur comprise entre 45 et 60° au plus haut. Cette hauteur angulaire ne peut de toute façon être importante, puisque la visibilité, notamment depuis le siège de T1, est limitée par le hublot.

Vérification situation astronomique : une reconstitution sur Stellarium pour Kaboul (Afghanistan) le 27 mars 2026 à 2h17 montre la présence de la Lune au coucher à l'horizon Nord-Ouest. Aucune planète n'est visible à l'œil nu. Les astres principaux visibles sont les étoiles Arcturus à 74° de hauteur au Sud et Véga à 43° de hauteur à l'Est-Nord-Est (Figure 8).



Figure 8 : situation astronomique (image : Stellarium)

Une même reconstitution pour Hisar (Inde) le 27 mars 2026 à 4h06 montre une configuration assez similaire, sans la Lune. Arcturus et Véga sont décalées vers l'Ouest (Figure 9).



Figure 9 : situation astronomique (image : Stellarium)

Vérification situation météo : l'avion des témoins volant à haute altitude (45 000 pieds, c'est-à-dire 13 700 mètres d'altitude), il n'était pas soumis aux conditions météorologiques au sol. Il était suffisamment haut pour être au-dessus des principaux nuages.)

T1 indique d'ailleurs que le ciel était dégagé de tous nuages.

Vérification situation aéronautique : T1 ne mentionne pas avoir vu d'avion durant l'observation, mais compare le PAN à des manœuvres d'avions militaires (« *forme de « vol en formation » d'avion Militaire* », « *nous pensons à des appareils militaires* »), mais avec des caractéristiques dépassant les capacités de ce type d'appareils (« *elle disparaissent puis réapparaissent, changent de niveau de vol, descendent très vite et remontent aussi vite, plus qu'un avion même de chasse ne peut faire! certains ont des manoeuvres brutales avec des trajeciores de vols difficilement envisageable, parfois très erratiques parfois puis rectiligne...et sans raison opeérationelles connues* »).

Une reconstitution sur Flighradar-24 et ADSB-Exchange ne montre aucun aéronef particulier pouvant suivre l'avion des témoins sur leur gauche durant l'ensemble de l'observation.

Une reconstitution sur In-The-Sky.org pour Kaboul (Afghanistan) et Hisar (Inde) montre qu'aucun passage notable de satellite n'était visible. Quelques satellites commençaient toutefois à être visibles lorsque le PAN a disparu (Figures 10 et 11).

▶ Starlink satellites launched 31 May 2023 – 2 satellites between 19:56 and 20:02 (click to expand)

SL-16 R/B	34 days ago	20:05:18	SSW	18°	4.3	20:09:48	ENE	78°	2.2	20:15:11	NNE	10°	5.1	Chart...
SL-16 R/B	34 days ago	20:08:42	N	10°	5.7	20:12:40	NE	31°	3.4	20:12:40	NE	31°	3.4	Chart...
SL-16 R/B	34 days ago	20:12:28	N	18°	5.4	20:16:32	ENE	60°	2.3	20:16:32	ENE	60°	2.3	Chart...

27 Mar 2026

Sunrise: 05:49: Noon: 12:00: Sunset: 18:10

Satellite Name		Time	Start			Highest				End				Diagram of pass
			Dir	Alt	Mag	Time	Dir	Alt	Mag	Time	Dir	Alt	Mag	
SL-8 R/B	34 days ago	03:25:13	NW	76°	4.0	03:25:13	NW	76°	4.0	03:31:09	N	10°	7.6	Chart...
SL-16 R/B	34 days ago	03:41:02	SSE	10°	5.3	03:47:15	ENE	76°	3.0	03:53:26	N	10°	5.6	Chart...
SL-8 R/B	34 days ago	03:43:40	WNW	78°	3.5	03:43:40	WNW	78°	3.5	03:49:01	NNE	10°	7.6	Chart...

▶ Starlink satellites launched 13 May 2025 – 10 satellites between 03:52 and 04:22 (click to expand)

STARLINK-2581	34 days ago	03:52:44	E	74°	4.0	03:52:44	E	74°	4.0	03:56:36	NE	10°	9.3	Chart...
---------------	-------------	----------	---	-----	-----	----------	---	-----	-----	----------	----	-----	-----	----------

▶ Starlink satellites launched 19 Sep 2022 – 14 satellites between 03:54 and 04:59 (click to expand)

Figure 10 : situation astronautique pour Kaboul (Afghanistan) (image : In-The-Sky.org)

TERRA	34 days ago	20:33:08	NNE	22°	3.7	20:33:08	NNE	22°	3.7	20:35:10	N	10°	5.0	Chart...
SL-3 R/B	34 days ago	20:35:24	S	18°	5.8	20:39:54	NW	82°	3.9	20:45:17	N	10°	6.9	Chart...
CZ-4B R/B	34 days ago	20:42:31	NNW	39°	3.2	20:42:31	NNW	39°	3.2	20:45:05	NNW	10°	5.5	Chart...
SL-16 R/B	34 days ago	21:03:19	SW	10°	5.5	21:09:06	NW	45°	3.9	21:14:04	N	10°	5.5	Chart...

27 Mar 2026

Sunrise: 06:25; Noon: 12:33; Sunset: 18:42

Satellite Name		Start				Highest				End				Diagram of pass
		Time	Dir	Alt	Mag	Time	Dir	Alt	Mag	Time	Dir	Alt	Mag	
CZ-2C R/B	34 days ago	04:09:43	NNE	17°	6.4	04:13:43	ESE	44°	4.1	04:15:26	SSE	29°	4.2	Chart...
IUS R/B(1)	34 days ago	04:23:28	SSE	70°	2.7	04:23:28	SSE	70°	2.7	04:33:15	E	10°	9.8	Chart...
SL-8 R/B	34 days ago	04:25:31	WSW	65°	3.9	04:26:01	WNW	67°	3.9	04:32:07	N	10°	7.3	Chart...
USA 60	34 days ago	04:28:03	S	11°	3.3	04:28:03	S	11°	3.3	04:28:22	S	10°	3.4	Chart...

► Starlink satellites launched 19 Jan 2022 – 8 satellites between 04:38 and 05:22 (click to expand)

Figure 11 : situation astronautique pour Hisar (Inde) (image : In-The-Sky.org)

3.1. SYNTHESE DES ELEMENTS COLLECTES

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	Vol OURAIŠK – UARR (KZ.09) ; MAAFARU – VRDA (MV.04)
A3	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	Jet Gulfstream G650
Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	pilote
B2	Adresse précise du lieu d'observation	34.10° Nord ; 69.83° Est
B3	Description du lieu d'observation	Avion à 13700 m d'altitude - Avion P4-WIN
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	26/03/2026
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	21:47:00 (UTC)
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	« 30 minutes environ » Après enquête : 50 min env
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	1

B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	collègue
B9	Observation continue ou discontinue ?	DISCONTINUE
B10	Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	« travail à bord qui ne permet pas de passer 30 min à regarder dehors sans cesse (contact radio, gestion du vol) »
B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	« les lumières ont disparues »
B12	Phénomène observé directement ?	« OUI »
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	non
B14	Conditions météorologiques	« Ciel dégagé de tous nuages »
B15	Conditions astronomiques	« je ne sais pas »
B16	Équipements allumés ou actifs	« stobes light et feux de navigations standards pour un avion »
B17	Sources de bruits externes connues	« bruit depuis une cabine mais nous avions des casques anr »
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	multiple
C2	Forme	« à l'œil comme une très grosse étoile ou de phares ou une sortie réacteur »
C3	Couleur	« blanche »
C4	Luminosité	« forte à faible qui change parfois »
C5	Trainée ou halo ?	« Non »
C6	Taille apparente (maximale)	« je ne saurais dire »
C7	Bruit provenant du phénomène ?	N/A
C8	Distance estimée (si possible)	« environ 10 nm »
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« Est »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	« allait de 60 à 0 »
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	« est »
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	« 45 »
C13	Trajectoire du phénomène	« sud »
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	« un quart »
C15	Effet(s) sur l'environnement	« aucun »
D1	Reconstitution sur croquis / plan / photo de l'observation ?	OUI
E1	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	« surpris mais pas plus perturbé que cela »

E2	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	« j'en ai parlé à un ami qui est dans le meme type de travail qui m'a dit avoir vu quelque chose de similaire mais n'a jamais rien dit »
E3	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	« aucune idee... un UFO ...Ca serait tres arrogant de ma part de penser que nous sommes les seuls dans l'univers »
E4	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	« moyen, sans plus »
E5	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	« non, je me suis toujours dit que je reporterais si cela m'arrivais... premiere fois en 43 ans »
E6	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	« aucune idee »
E7	L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin?	« Nous verrons, je ne sais pas. Si nous sommes plusieurs certainement, si je suis le seul...certainement pa »

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

Une hypothèse est envisagée et une autre est privilégiée : l'hypothèse d'une observation d'avions d'origine militaire (potentiellement non référencés sur les applications FR24) ou l'hypothèse de flares de satellites Starlink®.

4.1. ANALYSE DES HYPOTHESES

La description du PAN peut évoquer une formation d'avions militaires : plusieurs lumières, manœuvres rapides. Il est à noter que l'observation s'inscrit dans un contexte géopolitique local particulier, comme le suggère T1 : « nous pensons à des appareils militaires, l'Iran non loin, l'Afghanistan et le Pakistan ». En effet, à la date de l'observation, on peut noter que l'Iran est en conflit armé avec les Etats-Unis et Israël ([Guerre d'Iran de 2026 — Wikipédia](#)), et le Pakistan et l'Afghanistan sont en état de guerre ouverte ([Guerre de 2026 entre l'Afghanistan et le Pakistan — Wikipédia](#)). De plus, l'avion des témoins passe à proximité du Cachemire, qui a été l'objet d'affrontements armés entre le Pakistan et l'Inde en avril-mai 2025 ([Crise indo-pakistanaise de 2025 — Wikipédia](#)). La direction d'observation du PAN est d'ailleurs celle du Cachemire. L'hypothèse d'une observation d'avions militaires paraît donc largement envisageable.

Il est à rappeler qu'aucun aéronef pouvant correspondre au PAN n'apparaît sur Flightradar24 et ADSB-Exchange, mais ces sites ne montrent pas nécessairement l'intégralité des vols militaires.

L'observation ayant eu lieu en dehors du territoire français, le GEIPAN ne peut pas faire appel au CAPCODA. La présence d'avions militaires pouvant expliquer le PAN ne peut donc être vérifiée.

La description et l'aspect visuel évoquent très fortement des flares de satellites Starlink® : forte luminosité, présence de plusieurs lumières, nombreuses apparitions et disparitions, trajectoires rapides et aléatoires, et direction d'observation constante durant l'ensemble de l'observation. L'hypothèse d'une observation de flares de satellites Starlink® permettrait d'expliquer les manœuvres impossibles pour des avions modernes (« *Ces lumières ne restent pas toutes "allumées" elle disparaissent puis réapparaissent, changent de niveau de vol, descendent très vite et remontent aussi vite, plus qu'un avion même de chasse ne peut faire! certains ont des manoeuvres brutales avec des trajectoires de vols difficilement envisageable, parfois très erratiques parfois puis rectiligne...et sans raison opérationnelles connues* », « *En 43 ans d'aviation c'est la première fois que j'observe un phénomène comme cela, j'ai volé sur tous les continents et dans plus de 130 pays. Cela ne ressemble à rien que je connaisse* ») et l'absence d'écho radar.

Ce nouveau type d'observation, caractérisé à partir de l'automne 2022, a été rapporté par de nombreux témoins, notamment des pilotes d'avions, à travers le monde : [Nouveau phénomène expliqué : l'éclairement de satellites Starlink® à poste par le Soleil : « satellite flaring » | GEIPAN](#)

Les flares de satellites Starlink® se produisent dans des conditions particulières, à savoir à 45° à la verticale de la position du Soleil, lorsque celui-ci se situe entre 30 et 45° sous l'horizon.

Une vérification sur Stellarium montre que le Soleil était à une quarantaine de degrés sous l'horizon Nord-Est au début de l'observation, ce qui est cohérent avec le PAN (faible hauteur angulaire, observation vers le Nord-Est) (Figure 12).

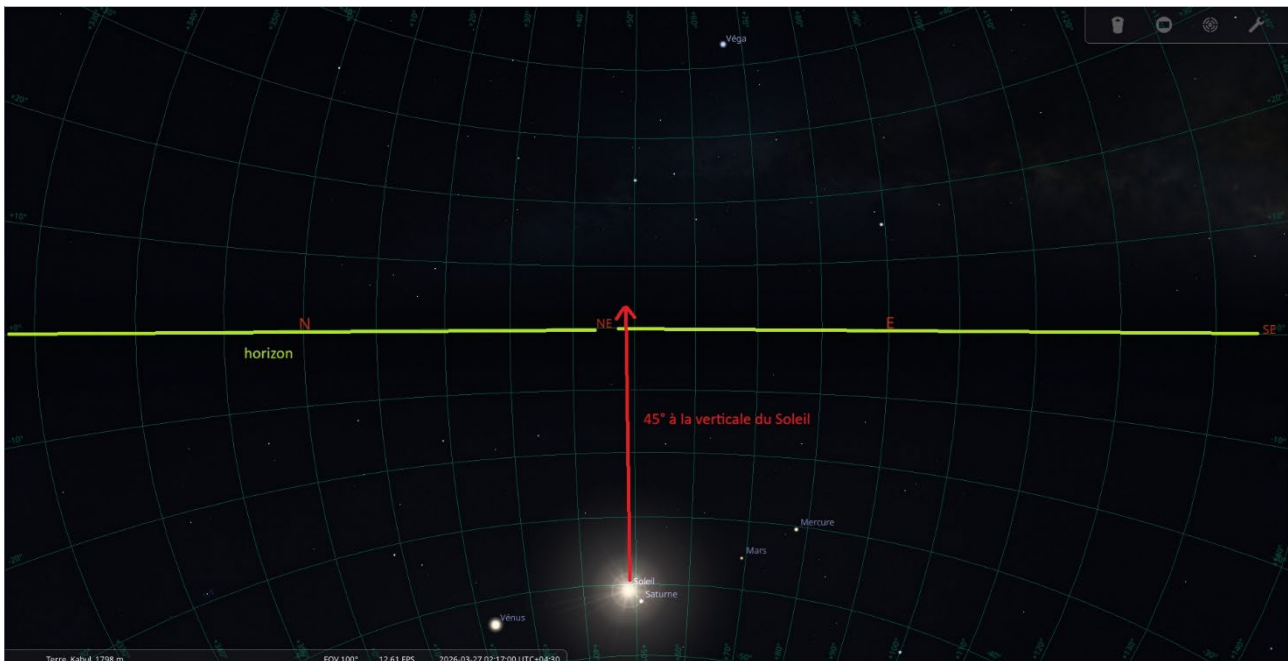


Figure 12 : situation astronomique au début de l'observation (image : Stellarium)

L'hypothèse explicative implique que le PAN se situerait à environ 5° de hauteur angulaire au début de l'observation, à un azimut d'environ 48°. Une telle configuration situerait le PAN à proximité de l'étoile double pi Pegasi (Figure 13).



Figure 13 : situation astronomique (image : Stellarium)

Une comparaison entre Stellarium et la première photo du PAN permet d'identifier les étoiles visibles sur celle-ci, confirmant que le PAN se situe bien à proximité de pi Pegasi (Figure 14).

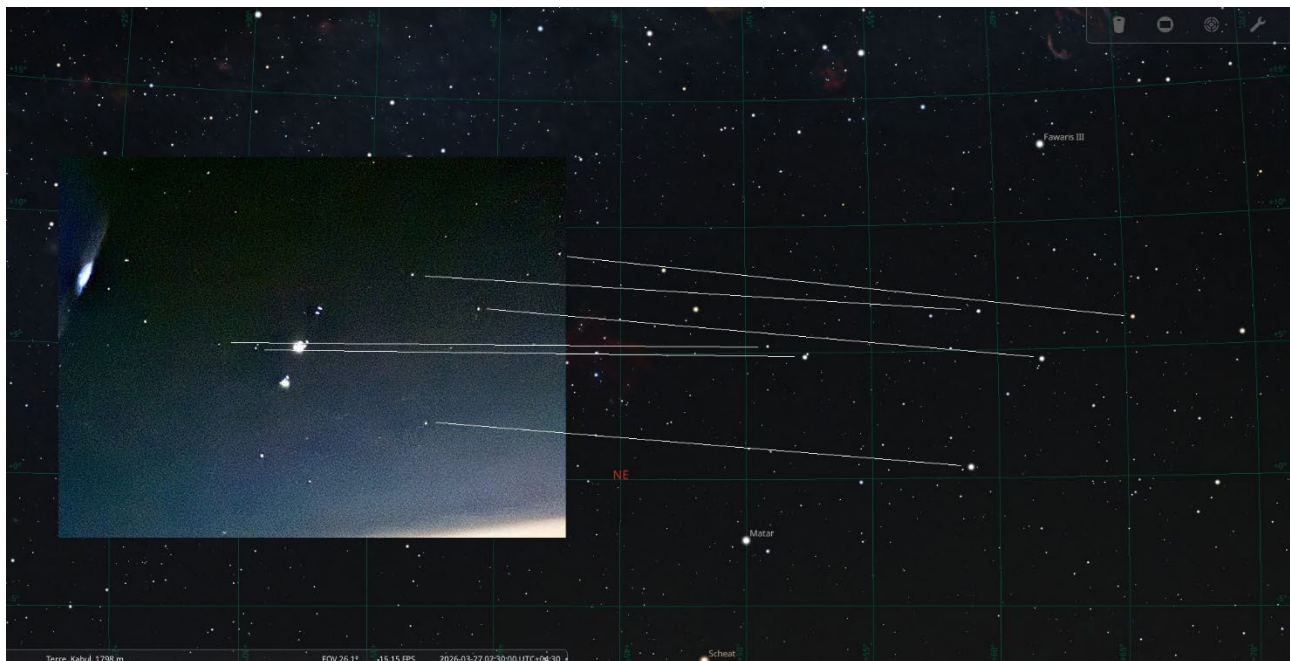


Figure 14 : identification des étoiles visibles sur la première photographie du PAN (image : Stellarium)

L'hypothèse de l'observation de flares de satellites Starlink® est largement confirmée par le fait que le PAN disparaît au moment où le Soleil arrive à 30° sous l'horizon, ce qui marque la limite de

visibilité des flares. Il est d'ailleurs à noter qu'une reconstitution sur Stellarium montre que la verticale du Soleil est à quelques degrés à droite de l'étoile pi Pegasi (Figure 15), comme ce qui est visible sur les deux premières photographies du PAN. De plus, à la fin de l'observation, la hauteur angulaire du PAN est de 15° environ, ce qui est très cohérent avec la 3^{ème} photographie envoyée par T1.

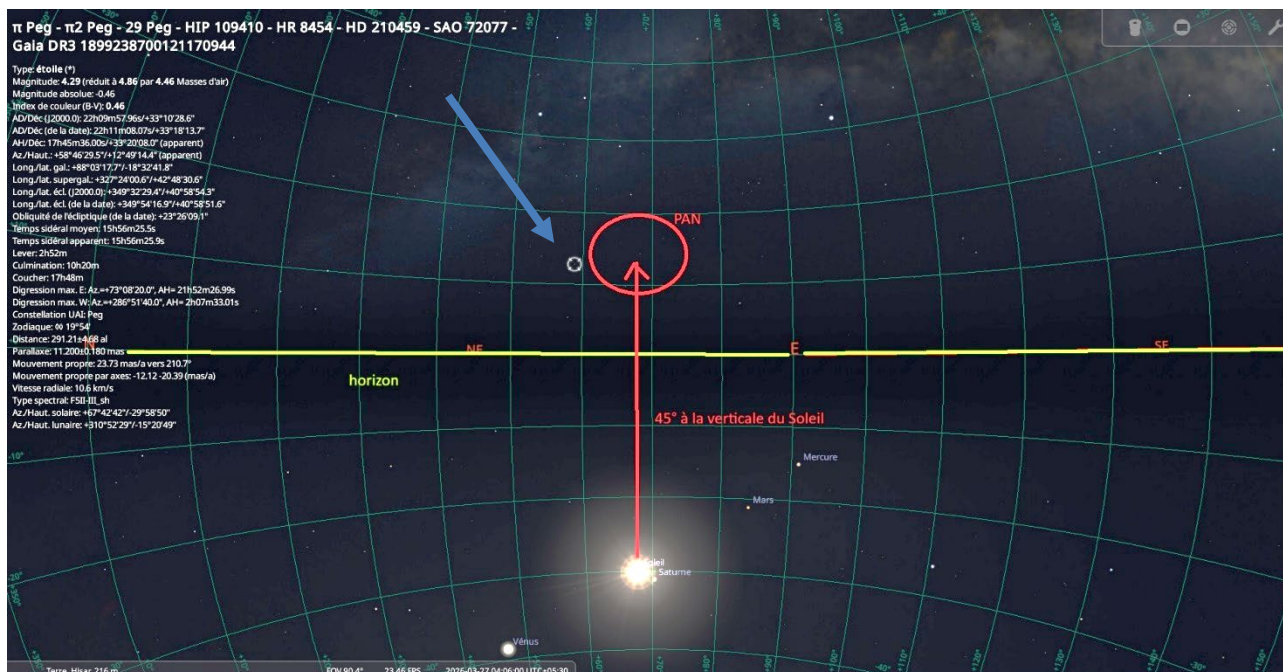


Figure 15 : situation astronomique à la fin de l'observation (image : Stellarium)

Une reconstitution sur In-The-Sky permet de confirmer la présence de nombreux satellites Starlink® dans la zone d'observation du PAN (Figures 16 et 17).

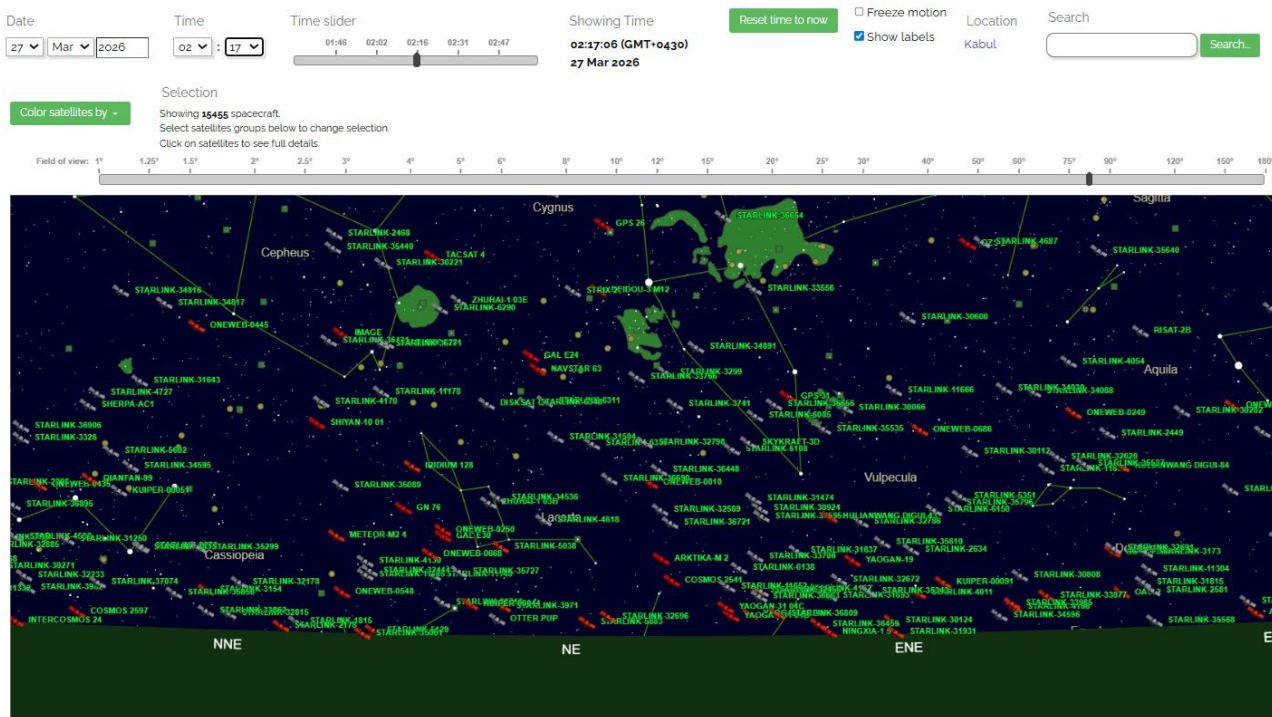


Figure 16 : situation astronautique au début de l'observation (image : In-The-Sky.org)



Figure 17 : situation astronautique à la fin de l'observation (image : In-The-Sky.org)

Tous ces éléments permettent de valider l'hypothèse de l'observation de flares de satellites Starlink® et de réduire l'étrangeté perçue par le témoin.

4.2. SYNTHÈSE DES HYPOTHÈSES

HYPOTHÈSE(S)	EVALUATION*
1. Escadrille d'avions	0.787
2. Flares Starlink®	0.975

*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. Escadrille d'avions - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 52460			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	Description du PAN pouvant être cohérente avec des appareils militaires	Déplacements apparents dépassant les capacités des avions modernes d'après T1	0.65
Forme Traject.	Déplacements apparents du PAN pouvant être cohérents avec des appareils militaires	Déplacements apparents dépassant les capacités des avions modernes d'après T1	0.50
Azimut (préciser: début/fin)	Direction d'observation du PAN cohérente avec le Cachemire (lieu de tensions Pakistan / Inde)	Localisation exacte du PAN inconnue avec le seul témoignage de T1	0.75
Date/Heure	Observation faite dans un contexte géopolitique régional tendu (guerre en Iran, guerre Pakistan-Afghanistan)	Impossibilité de vérifier la présence d'appareils militaires (observation hors territoire français)	0.70

2. Flares Starlink® - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 52461			
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
Forme	Description et apparence visuelle du PAN très cohérente avec des flares Starlink®	Marge d'erreur très faible	0.95
Forme Traject.	Déplacements apparents typiques des flares Starlink®	Marge d'erreur très faible	0.95
Azimut (préciser: début/fin)	Azimut du PAN correspondant à celui du Soleil sous l'horizon	Marge d'erreur nulle	0.90
Elevation (préciser: début/fin)	Hauteur angulaire du PAN correspondant à 45° à la verticale de la position apparente du Soleil	Marge d'erreur nulle	0.90
Date/Heure	Observation faite lorsque le Soleil est entre 45 et 30° sous l'horizon, conditions nécessaires pour observer les flares Starlink®	Marge d'erreur nulle	1.00

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

La consistance* du cas est très bonne, puisqu'il y a 2 témoins (mais un seul témoignage) et que le PAN a pu être photographié à plusieurs reprises avec des éléments de contexte permettant une exploitation de ces clichés pour l'enquête.

* voir Glossaire

5- CONCLUSION

Le 26 mars 2026 à 21:47 UTC, le pilote (T1) du Gulfstream G650 (jet privé), rapporte une observation discontinue de multiples lumières blanches intenses évoluant en formation à une altitude supérieure à celle de l'avion. Le témoin décrit des lumières avec des trajectoires parfois imprévisibles et des changements de hauteur extrêmement brutaux, dépassant de loin les capacités des meilleurs avions de chasse actuels. L'événement débute à la frontière entre l'Afghanistan et le Pakistan et se poursuit de manière discontinue jusqu'en Inde. Malgré une proximité, estimée à environ 18 km par le pilote, les radars de bord ne détectent rien et aucun système d'alerte anti-collision ne se déclenche.

D'étrangeté faible et de bonne consistance* (2 témoins, mais un témoignage unique, photos du PAN exploitables), ce cas s'avère être une observation de flares Starlink®.

Si la description du PAN faite par T1 suggère l'observation d'aéronefs militaires survolant une zone où le contexte géopolitique est particulièrement tendu (guerre en Iran, conflit Pakistan-Afghanistan, proximité du Cachemire), l'enquête croise cette interprétation avec l'hypothèse d'une observation de flares Starlink®. Les clichés fournis par le témoin correspondent exactement aux caractéristiques signalées : les conditions d'apparition et de disparition des PAN décrites dans la note : [Nouveau phénomène expliqué : l'éclairement de satellites Starlink® à poste par le Soleil : « satellite flaring » | GEIPAN](#) semblent réunies pour conforter cette hypothèse, et permettre de réduire l'étrangeté perçue par le témoin.

Le GEIPAN classe ce cas en catégorie « A », observation de flares de satellites starlink®

*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] 0.030

Consistance [C] = [I]x[F] 0.700

Fiabilité [F] 0.900

Information [I] 0.800

Classé A

