

DIRECTION ADJOINTE DE LA DIRECTION DES SYSTEMES ORBITAUX
GROUPE D'ETUDES ET D'INFORMATION SUR LES PHENOMENES
AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

Toulouse, le 12/06/2018
DSO/DA/GP

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

SAINT-MENGES (08) 11.03.1980

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 nommé SAINT-MENGES (08) 11.03.1980 (mais également connu sous le nom de VRIGNE AUX BOIS (08) 1980 fait partie d'un ensemble de cas réexaminés récemment. Il avait été un temps classé D puis reclassé C.

Il concerne l'observation d'un PAN par deux témoins (un père (« T1 ») et son fils de cinq ans (« T2 ») se trouvant à bord d'une voiture, en campagne à l'ouest de la commune vers les bois de « *la Falizette* », le 11.03.1980 à 21h00.

Afin de relater son observation, le témoin principal (père) s'est rendu, le même jour à 22h40, au bureau de la brigade de Gendarmerie compétente, où a été rédigé le seul document en possession du GEIPAN relatif à ce cas d'observation, à savoir le procès-verbal d'audition. Seul le témoin principal a été entendu.

Il a ensuite été accompagné, à 23h40, sur les lieux par deux Gendarmes afin d'effectuer les premières constatations. Une enquête sur place a ensuite été réalisée le lendemain, soit le 12.03.1980, par les Gendarmes qui ont mené une enquête de voisinage et pris des photographies des lieux, annotées et jointes au procès-verbal.

Deux plans de situation sont également joints à ce procès-verbal.

A noter que le cas a été étudié par un enquêteur privé, Jean-Michel Ligeron, dont l'enquête est parue en 1981 dans un livre de l'auteur sous le titre « *OVNI en Ardennes « 10 ans d'enquêtes sur les soucoupes volantes »* ».

2- DESCRIPTION DU CAS

Voici la description du cas, telle que narrée par T1 dans le procès-verbal :

« Vers 20 heures 15, je suis sorti de mon domicile, afin d'emmener mon fils XXX faire une ballade, car il vient de sortir d'une pneumonie.

Nous nous dirigeons vers l'orée des bois, au lieu-dit "Barbagnas". Mon fils XXX, qui se trouvait sur le siège avant droit m'a fait remarquer la présence d'un point lumineux, comme une étoile, vers 21 heures. Nous nous trouvions à 1500 mètres à l'ouest, en direction du bois des Falizettes. Sur le coup, je n'ai pas prêté attention. Avec mon fils, quelques secondes après nous avons remarqué que ce point lumineux venait droit sur nous.

D'abord gros comme une pièce de monnaie, puis il est devenu gros comme une assiette. J'ai eu franchement peur, mon fils s'est mis à pleurer. J'ai fait demi-tour avec ma voiture, en direction de SAINT MENGES (Ardennes), et personnellement je ne voyais plus le phénomène. Seul mon fils a continué de regarder.

Pendant un instant, il m'a dit que le point était devenu rouge. Je roulais en seconde, le moteur a brusquement calé et l'éclairage s'est éteint. En agissant à plusieurs reprises sur la clé du démarreur, sans pouvoir préciser le nombre de fois, le moteur s'est remis en marche et l'éclairage est revenu. Cela s'est passé au moment même où l'engin est passé au-dessus du véhicule. Je ne peux préciser à quelle hauteur il est passé au-dessus de moi. J'ai revu le point lumineux devant moi : il était bien rouge, comme mon fils l'avait dit. J'ai roulé très vite pour regagner mon domicile. Le point rouge a rapidement disparu après être passé devant la voiture, en diminuant de volume progressivement.

Je précise que je n'ai pas entendu le moindre bruit sur le phénomène. Je ne pense pas qu'il y a des traces sur place, que l'engin s'est posé et j'ignore s'il y a eu d'autres témoins des faits. Je ne peux dire à quelle distance il était de moi. J'étais très émotionné par ce que j'ai vu.

J'ai fait ces constatations de nuit claire, sans nuage, ni brume, ni vent.

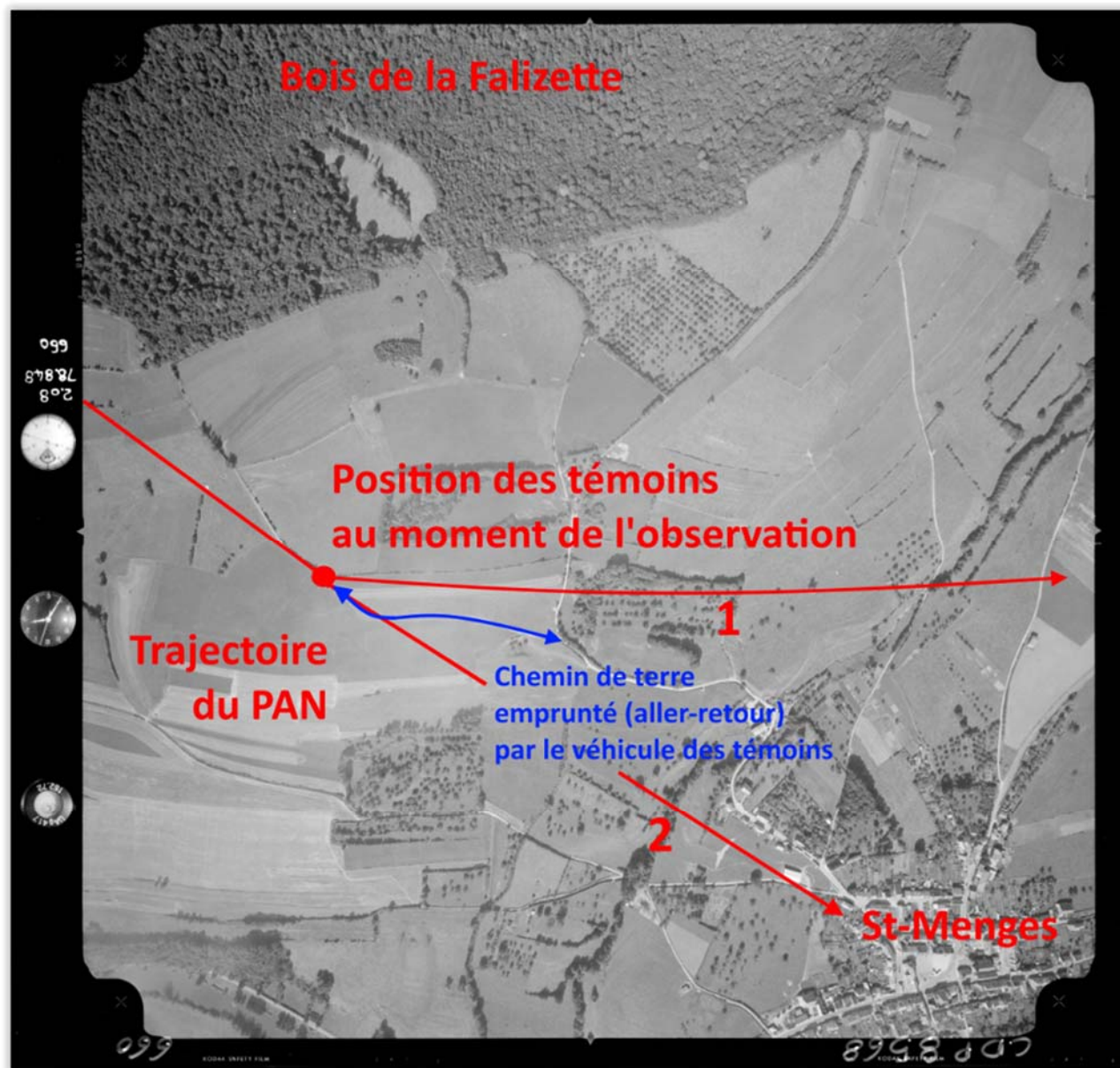
Je suis certain de ce que j'ai vu.

Si mes explications manquent parfois de précisions, cela est dû à mon émotion.

Le 11 mars 1980, à 23 heures 20, lecture faite par moi de la déclaration ci-dessus, j'y persiste, n'ai rien à y changer, à y ajouter, ou à y retrancher. »

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La **situation géographique** est résumée sur la carte ci-dessous, extraite d'une carte aérienne de 1978 de la zone concernée.



Deux trajectoires du PAN ont été représentées, l'une déduite des indications figurant dans le procès-verbal (2), l'autre déduite du travail de l'enquêteur privé, Jean-Michel Ligeron (1).

Les **données météorologiques** sont celles pour la station de la ville de Florennes (Belgique), située à environ 59 km à vol d'oiseau au nord-nord-est de la position des témoins.

Ces données sont partiellement consolidées par celles d'autres stations Françaises, et en particulier celles de Reims-Champagne (51) et Metz-Frescaty (57).

La situation générale est anticyclonique, avec un champ de hautes pressions sur la partie nord de la France et le Benelux, générant une situation stable, des vents nuls à très faibles variables et un ciel dégagé. A noter un air saturé d'humidité et la présence de brumes sur l'ensemble de la zone formée par les trois stations réduisant de façon significative la visibilité horizontale.

Ainsi, à 20h UTC, heure de l'observation, elle n'était que de 4 km.

Heure	Temps	Température	Biométéo	Humidité
00h		4.0 °C	1.6	93%
23h		4.0 °C	1.6	100%
22h		4.0 °C	0.8	100%
21h		5.0 °C	2.8	93%
20h		5.0 °C	2.4	93%
19h		5.0 °C	3.8	81%
18h		6.0 °C	5	81%

Heure	Pt. de rosée	Vent moyen (raf.)	Pression	Visibilité
00h	3 °C	9 km/h	1022.1hPa ↗	2.5 km
23h	4 °C	9 km/h	1021.8hPa ↗	2.7 km
22h	4 °C	13 km/h	1022.0hPa ↗	3.3 km
21h	4 °C	9 km/h	1021.9hPa ↗	4.1 km
20h	4 °C	11 km/h	1021.5hPa ↗	4 km
19h	2 °C	6 km/h	1021.3hPa ↗	8 km
18h	3 °C	6 km/h	1020.5hPa ↗	9 km

Relevés de la station de Florennes (Belgique) pour le 11.03.1980

Concernant la **situation aéronautique**, il est à noter la présence de deux aérodromes dans un rayon de 20 km autour de la position des témoins : celui de Charleville-Mézières, situé à environ 20 km à vol d'oiseau à l'ouest, et celui de Sedan-Douzy, situé à environ 11 km à vol d'oiseau au sud-est.

Ces deux aérodromes ne sont pas agréés pour le vol VFR de nuit.

La base aérienne militaire la plus proche en activité en 1980 est la BA112 Reims-Champagne, situé à environ 78 km à vol d'oiseau au sud-ouest de la position des témoins.

La **situation astronomique** nous montre la présence, au sud-est, d'une conjonction des planètes Mars et Jupiter, situées respectivement à (azimut/élévation) $123^\circ/43^\circ$ et $123^\circ/39^\circ$:



Analyse

Nous avons dans le cas présent un phénomène double : une observation visuelle concomitante (ou quasi) avec un phénomène mécanique et électrique de calage de moteur et d'extinction de phares.

Nous allons dans un premier temps nous intéresser au phénomène visuel, avant d'examiner les causes possibles du phénomène mécanique/électrique et enfin de vérifier s'il est justifié ou non de lier les deux.

Les deux principales sources d'information seront identifiées par la mention « PV » pour le procès-verbal et par la mention « JMLN » pour l'enquête de Jean-Michel Ligeron.

Les éléments descriptifs relatifs au PAN et issus du témoignage peuvent être regroupés par phases, comme suit :

- **Phase 1** : observation par T2 d'un « *point lumineux, comme une étoile* » (PV). Pour JMLN, T2 s'exclame : « *papa ! regarde la drôle d'étoile là-bas devant ! On dirait qu'elle bouge !* ».
- **Phase 2** : T1 regarde à son tour et remarque avec T2 que ce point lumineux se déplace vers eux, en prenant la taille « *d'une pièce de monnaie* » (PV). D'après JMLN, T1 précise : « *comme il [T2] insistait, je finis par remarquer la présence d'une sorte de boule lumineuse de la taille apparente à celle d'une pièce de 1 franc qui paraissait se déplacer franchement dans notre direction, très lentement* ». « *Cette boule se situait approximativement à 8 ou 10° au-dessus de l'horizon en face de nous. Elle avançait lentement, sans à-coup, horizontalement.* »
- **Phase 3** : selon PV : « *... puis il est devenu gros comme une assiette [...]. J'ai fait demi-tour avec ma voiture [...] et personnellement je ne voyais plus le phénomène. Seul mon fils a continué de regarder* ». Selon JMLN : « *je décidais d'aller faire demi-tour au sommet de la côte...* »
- **Phase 4** : d'après PV, T1 précise : « *pendant un instant il [T2] m'a dit que le point était devenu rouge* ». Selon JMLN : « *mon fils me précisa que cette fameuse boule atteignait maintenant la grosseur d'une pièce de 5 francs, et qu'elle était presque au-dessus de notre voiture. Entre temps, elle avait changé de couleur et était passée du blanc au jaune-orangé ; elle avait encore grossi* ».
- **Phase 5** : « *je roulais en seconde, le moteur a brusquement calé, et l'éclairage s'est éteint* » (PV). Selon JMLN : « *C'est alors que, brusquement, tout cessa de fonctionner, plus de moteur ! Plus d'éclairage ! Nous nous retrouvâmes plongés dans l'obscurité totale ! Paniqué, j'actionnais machinalement 30 à 40 fois le démarreur, hélas ! Sans résultat !* »
- **Phase 6** : uniquement selon JMLN. « *Mon fils saisit une lampe de poche dans la voiture, mais lorsqu'il essaya de l'allumer, celle-ci ne fonctionna pas* ».
- **Phase 7** : « *en agissant à plusieurs reprises sur la clé du démarreur, sans pouvoir préciser le nombre de fois, le moteur s'est remis en marche et l'éclairage est revenu. Cela s'est passé au moment même où l'engin est passé au-dessus du véhicule* » (PV). D'après JMLN : « *après que la boule nous eût dépassés, celle-ci ayant effectué un virage vers l'est en direction de Fleigneux, tout se remit à fonctionner comme auparavant !* ».

- **Phase 8** : uniquement selon PV : « *j'ai revu le point lumineux devant moi, il était bien rouge. [...] Le point rouge a rapidement disparu après être passé devant la voiture, en diminuant de volume progressivement.* »

Si nous faisons abstraction des à-côtés (extinction du moteur, de l'éclairage de la voiture et de la lampe torche), et de ce qui se réfère à l'état de stress des témoins, l'observation se résume au passage régulier, sur une trajectoire rectiligne ou légèrement courbée et à vitesse lente et constante d'une lumière tout d'abord blanc puis jaune-orangée ou rouge.

Le témoin précise (JMLN) que « *l'observation dura tout au plus 5 minutes* » et qu'aucun bruit n'a été perçu.

Hypothèse d'une rentrée atmosphérique :

La durée de l'observation est trop longue pour retenir une rentrée atmosphérique naturelle (météoroïde) ou alors ce serait un cas extrêmement rare.

Une rentrée atmosphérique d'engin spatial est également peu probable, car rarement de durée aussi longue aussi et rien n'est répertorié comme rentrée ce jour-là à une époque où les rentrées étaient bien moins fréquentes qu'aujourd'hui.

Hypothèse observation aéronautique :

Cette description fait plutôt penser à une simple confusion aéronautique, la lumière observée pouvant être dès lors soit un (ou des) phare(s) d'atterrissage d'aéronef (avion ou hélicoptère) ou un phare de recherche (hélicoptère), vu(s) de face, et masquant toutes les autres lumières (feux de position, anticollision...). L'approche régulière en direction des témoins de cet aéronef explique la variation importante de la dimension apparente de la lumière (de « *point* » à « *assiette* »).

La lumière devient ensuite rouge. La première mention de passage au rouge est la suivante (PV) : « *pendant un instant, il [T2] m'a dit que le point était devenu rouge* ». Cette observation se situe chronologiquement **avant** que le PAN ne passe au-dessus du véhicule des témoins. Nous ne savons pas (la phrase n'est pas assez explicite) si ce que dit T2 correspond à une observation temporaire et brève de la couleur rouge ou si le passage à cette couleur est définitif.

Quoiqu'il en soit, ceci correspondrait bien à l'observation du feu de position gauche d'un aéronef :

- Soit confondu par la distance avec le (ou les) feu(x) d'atterrissage ou le phare de recherche, mais brièvement visible (observation temporaire)
- Soit rendu plus visible par la modification de l'angle d'observation au fur et à mesure de l'avancée du PAN vers les témoins, le (ou les) feu(x) d'atterrissage ou le phare de recherche étant moins orienté(s) et moins visible dans l'axe des témoins (juste avant son passage au-dessus du véhicule) et permettant ainsi une meilleure visibilité du feu rouge gauche de navigation

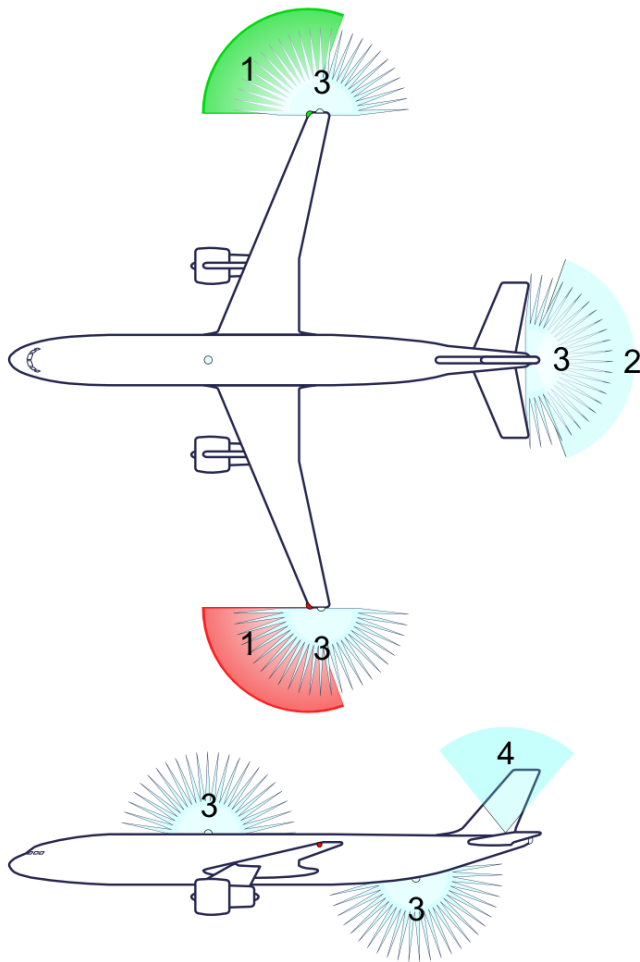


Diagramme de positionnement des phares et feux sur un avion de ligne. 1 : feux de position (rouge et vert). 2 : feu à éclats à l'arrière. 3 : feux anticollision. 4 : éclairage du logo de la compagnie sur la dérive

Par contre, la description par T1 (PV) lors de la phase 8 : « j'ai revu le point lumineux devant moi, il était bien rouge, comme mon fils l'avait dit ») introduit un point discordant car cette observation se rapporterait à l'arrière du PAN une fois passé au-dessus des témoins.

En effet ce point rouge ne pourrait pas, *a priori*, être le feu de position rouge, situé à gauche de l'avion, ce dernier n'est visible que selon un angle de 110° , éclairant vers l'avant de l'appareil, et dans une moindre mesure vers le haut et vers le bas, mais très peu vers l'arrière :

- Il est à noter que dans l'enquête privée, il n'y a pas de mention de point rouge une fois que le PAN serait passé au-dessus, même lorsqu'il est observé s'éloignant vers Fleigneux. La seule

mention de modification de couleur (de blanc à « *jaune-orangé* ») n'est faite qu'*avant* et correspond à l'observation de T2 présente dans le PV.

Et si ce point rouge tel que décrit par T1 n'était pas lié au PAN ?

Hypothèse de l'observation astronomique :

La situation astronomique nous fournit une explication. T1 a probablement, à cet instant, observé la planète Mars (à dominante de couleur rouge), située à proximité immédiate de Jupiter, les deux étant situées à l'azimut 123° (sud-est) et à une élévation respective de 43° et 39°.

Alerté en temps réel par T2 par la couleur devenue rouge du PAN, T1 a retenu la présence rouge créée par Mars et non celle plus brillante de Jupiter à côté (laquelle pouvait aussi être cachée par des nuages ou brumes). Paniqué et ne pensant qu'à rentrer chez lui à cet instant, T1 ne s'est pas attardé davantage sur cette observation finale de Mars, qui a probablement été très brève, ce qui ne lui a pas permis de constater que ce « *point rouge* » ne bougeait pas, ne pouvait donc pas être lié au PAN.

Par ailleurs, un autre facteur explique que l'attention du témoin soit détournée du PAN et qu'il cherche à se concentrer sur sa conduite : l'état de la route et la vitesse à laquelle il l'empruntait à cet instant : « *je m'empressais ensuite de regagner rapidement le village en descendant la côte à 60 km/h, ce que je n'aurais pas fait en temps normal, en raison de l'état du chemin* » (JMLN). Cet état avait d'ailleurs déjà été précédemment remarqué par T1 en ces termes : « *... je conduisais prudemment tout en m'efforçant d'éviter les ornières* » (JMLN).

Il resterait aussi à expliquer la dernière phrase de T1 sur ce point rouge. En effet, il précise : « *le point rouge a rapidement disparu après être passé devant la voiture, en diminuant de volume progressivement* » (PV).

Le témoin affirme qu'il n'y avait pas de brume ce soir-là. C'est probablement vrai, *localement*. Cependant, un examen attentif des données météo issues des trois stations mentionnées dans la situation météorologique nous montre la présence d'un air saturé d'humidité et de brumes sur l'ensemble de la zone formée par ces trois stations, réduisant de façon significative la visibilité horizontale, qui passe entre 19h et 20h UTC de 8 à 4 km, pour se réduire encore ensuite.

Cette disparition rapide et progressive du « *point rouge* », qui serait donc Mars, peut tout à fait avoir été causée par le passage d'un banc de brume épais devant l'astre, à une distance plus éloignée que ce que le témoin a pu constater à proximité immédiate, de nuit et en campagne, autour de lui.

Cette confusion finale avec la planète Mars rend caduque la seconde partie de la trajectoire du PAN telle que figurant dans les deux sources d'information relatives au cas (PV et JMLN), après son passage au-dessus du véhicule des témoins. Ils ne l'auraient finalement observé qu'avant et en direction du nord-ouest.

Si tel est le cas, alors comment expliquer qu'à aucun moment, lors de cette phase finale une fois le l'avion supposé passé à la verticale de leur position, les témoins n'en n'ont observé ni les feux anticollisions ni les feux de navigation ?

Il convient de s'interroger sur la réalité de cette perception de « passage au-dessus » et sur l'amplitude de la trajectoire du PAN réellement visible ou vue par les témoins, compte tenu de :

- La **visibilité limitée** dans l'habitacle du véhicule,
- Les manœuvres effectuées par le témoin pour faire demi-tour, ajoutées à la position des témoins dans le véhicule et à la chronologie des faits,
- L'état de **panique** dans laquelle se trouvent les deux témoins qui ne pensent qu'à rentrer chez eux.

La voiture des témoins était une Renault 14 et T2 était âgé de 10 ans (JMLN), ce que contredit le procès-verbal qui affirme que T2 avait 5 ans. Ce point peut être aisément vérifié grâce à une des photographies figurant dans l'enquête privée où T2 est visible juste à côté de la voiture et fait la même taille, soit environ 1,40 m, ce qui est à peu près la taille d'un enfant de 10 ans.

L'interdiction d'asseoir les enfants de moins de 10 ans à l'avant était effective dès 1975. Il était donc probable que T2 âgé de 10 ans était assis sur le siège passager, à côté du conducteur.

L'observation a débuté par le pare-brise avant, avec une première vision du PAN à 8/10° au-dessus de l'horizon. Les témoins peuvent à cet instant facilement observer l'évolution du PAN qui se dirige vers eux, la visibilité étant bonne (phases 1 et 2).

Par la suite, T1 décide de faire demi-tour *alors que le PAN « n'est pas encore passé au-dessus de la voiture »* (phase 3) ; seul T2 continuant l'observation, mais cette fois-ci *à travers la lunette arrière* (phase 4).

En effet, si T2 avait changé de siège entretemps soit véhicule roulant ou soit après un temps d'arrêt, ce point aurait sans nul doute été signalé.

Observer un phénomène dans le ciel à travers la lunette arrière d'une Renault 14 depuis le siège avant n'est pas chose aisée ; le champ visuel est très réduit, même si T2 se penche le plus possible en arrière :



C'est à cet instant (phase 4) que T2 constate le « *grossissement* » du PAN et son changement de couleur juste avant qu'il ne soit plus visible (masqué par le toit du véhicule), soit donc probablement selon un angle d'environ 14° au-dessus de l'horizon.

Avec un angle aussi petit, l'aéronef incriminé pouvait se trouver encore très loin. Il pouvait aussi faire du « *rase-mottes* », ce qui reste possible, dans par exemple l'hypothèse d'un hélicoptère en vol à très basse altitude pour une mission de recherche, de reconnaissance ou dans le cadre de manœuvres militaires ; étant dès lors équipé d'un puissant phare de recherche

T2 (qui n'a que 10 ans et est le seul à voir le PAN à cet instant) imagine que le phénomène, puisqu'il se rapproche de la limite supérieure de son champ de vision entre la lunette arrière et le toit, se trouve « *presque au-dessus de la voiture* », alors que c'est en réalité loin d'être le cas. Il rapporte les faits à T1, qui le croit et cherche à présent à s'éloigner le plus rapidement possible.

A partir de cet instant, le PAN n'a plus été revu et les témoins ne cherchent sans doute même plus à l'observer, toute leur attention étant focalisée sur leur « *fuite* » et sur les événements annexes qui se produisent (à partir de la phase 5).

Dès lors, le PAN, toujours dans l'hypothèse de la confusion avec un aéronef, se trouvant encore loin des témoins a « *tout le loisir* », en quelque sorte, de disparaître pour de bon de leur champ de vision, possiblement en effectuant un virage.

Enfin, pour terminer sur cette première partie, l'absence de bruit perçu n'est pas un élément déterminant. Il dépend en effet de nombreux facteurs, tels que la perception auditive propre des

témoins, l'éloignement du phénomène, les bruits éventuels présents dans l'habitacle de la voiture, mais également de la force et de la direction du vent... tous ces paramètres étant inconnus ; Et surtout, lorsque le témoin affirme « *je n'ai pas entendu le moindre bruit sur le phénomène* » (PV), il ne précise pas si l'observation s'est faite fenêtre du véhicule ouverte ou fermée.

Difficile de savoir en revanche presque 40 ans après les faits d'où cet aéronef pouvait provenir. Il pourrait s'agir par exemple d'un hélicoptère militaire en manœuvre ou en exercice de nuit et en provenance ou à destination d'une base dédiée.

Les phénomènes « annexes » :

Cette observation visuelle s'accompagne d'une série de phénomènes annexes, décrits dans les phases 5, 6 et 7 reproduites ci-après :

- **Phase 5** : « *je roulais en seconde, le moteur a brusquement calé, et l'éclairage s'est éteint* » (PV). Selon JMLN : « *C'est alors que, brusquement, tout cessa de fonctionner, plus de moteur ! Plus d'éclairage ! Nous nous retrouvâmes plongés dans l'obscurité totale ! Paniqué, j'actionnais machinalement 30 à 40 fois le démarreur, hélas ! Sans résultat !* »
- **Phase 6** : uniquement selon JMLN. « *Mon fils saisit une lampe de poche dans la voiture, mais lorsqu'il essaya de l'allumer, celle-ci ne fonctionna pas* ».
- **Phase 7** : « *en agissant à plusieurs reprises sur la clé du démarreur, sans pouvoir préciser le nombre de fois, le moteur s'est remis en marche et l'éclairage est revenu* » (PV).

La phase 6 est anecdotique, et n'est pas mentionnée dans le procès-verbal. Dans l'enquête de JMLN, il n'est pas précisé si les témoins avaient connaissance d'un éventuel mauvais fonctionnement antérieur et connu de cette lampe, ou si les piles étaient défectueuses, si son usage était régulier, etc... Beaucoup de causes naturelles peuvent expliquer ce dysfonctionnement sans que ce soit nécessairement lié à l'observation du PAN.

Concernant les phases 5 et 7, elles se produisent dans un environnement anxiogène pour les témoins, qui observent un phénomène qu'il ne s'expliquent pas, bien perceptible de par les termes employés rétrospectivement (« *j'ai eu franchement peur, mon fils s'est mis à pleurer* », « *expérience terrifiante* », « *paniqué* », « *inutile de vous dire dans quel état nous nous retrouvâmes !* » ; « *mon fils était en larmes depuis au moins un quart d'heure, il était littéralement livide* », « *j'étais très émotionné par ce que j'ai vu* »).

Cet état de stress extrême se manifeste même sur le plan physique puisque T1, durant 2 à 3 jours après son observation, « *ressentit une intense fatigue au niveau des membres inférieurs « jambes lourdes comme du plomb* » [...] « *il avait eu à subir quelques dérèglements intestinaux* », ainsi que des difficultés à avoir un sommeil stable (JMLN).

Cet environnement anxiogène provoqué par l'observation du PAN est encore accentué par le calage du véhicule, l'extinction des feux et l'impossibilité pour T1 de redémarrer la voiture rapidement.

Le calage se produit, chronologiquement, une fois le demi-tour effectué et les témoins déjà apeurés (T1 : « *j'ai eu franchement peur, mon fils s'est mis à pleurer* »), ce qui accentue leur stress. T1 doit donc gérer soudainement et quasi-simultanément :

- Le PAN, qui plus est de façon indirecte, puisque ne le voyant plus lui-même
- Sa conduite de nuit sur une petite route de campagne en essayant d'éviter les ornières tout en roulant le plus vite possible pour « *échapper* » au phénomène et rentrer chez lui
- Son fils, T2, en larmes

Dans ses conditions, il n'est guère étonnant que T1 ait, au sens propre comme au sens figuré, « *perdu les pédales* » et n'ait plus su gérer de façon adéquate sa conduite sans caler.

Le calage s'est produit sur une portion de chemin en pente, comportant des ornières. Trop occupé à gérer les points ci-dessus et donc temporairement peu attentif à sa conduite, il est probable que le témoin, tout en restant en seconde, ne se soit pas rendu compte à un moment ou à un autre que sa vitesse diminuait au point de caler sans qu'il pense à passer en première (régime moteur trop faible).

Cependant, cela n'explique pas la coupure soudaine et simultanée des feux.

- Est-il possible d'envisager un défaut technique de la voiture ayant entraîné simultanément le calage et l'extinction des feux ? Cette extinction ne peut pas être liée au calage du véhicule causé par un régime moteur trop faible ; le circuit électrique gérant l'allumage des feux des Renault 14 étant indépendant de la gestion mécanique du moteur.
- La Renault 14 n'a été produite qu'avec un moteur essence. Avec un tel moteur, en cas de panne d'alternateur, la batterie n'est plus alimentée et, en-dessous d'un certain seuil de voltage, le moteur se coupe d'un coup, y compris en roulant, mais *pas les feux*, qui faibliront progressivement, au fil du vidage du courant résiduel dans la batterie. Par ailleurs le témoin affirme, de suite après l'extinction des feux et du moteur, avoir actionné « *machinalement 30 à 40 fois le démarreur* » (JMLN) sans résultat et avoir pu finalement redémarrer : « *en agissant à plusieurs reprises sur la clé du démarreur, sans pouvoir préciser le nombre de fois, le moteur s'est remis en marche et l'éclairage est revenu* » (PV). S'il s'était agi d'une panne d'alternateur ayant vidé la batterie, le témoin n'aurait jamais pu redémarrer, surtout après avoir actionné des dizaines de fois le démarreur, ce qui consomme énormément de batterie.

En conclusion sur ce point, une panne provoquant simultanément l'arrêt immédiat et total du moteur et des feux est hautement improbable, de par la conception mécanique et électrique du véhicule du témoin.

Mais les feux ont pu être simplement éteints par le témoin lui-même dans la panique qui s'est encore largement accru avec l'arrêt moteur qui ainsi immobilise les témoins dans le danger. Le rallumage de ces feux aurait été donc fait aussi par le conducteur et il n'aurait pas donné cette information aux enquêteurs (par peur du ridicule ?) ne pouvant par ailleurs masquer cette extinction des feux vécue par T2. Il paraît plus probable que l'extinction dans la panique ait été inconsciente et le rallumage fait machinalement et de manière toute aussi inconsciente une fois le moteur ou la voiture de nouveau en route.

Au vu des points qui précèdent, il semble désormais inadéquat de lier les deux évènements. Le premier étant probablement un simple aéronef observé dans des conditions particulières (de nuit et de face avec un (ou des) feu(x) d'atterrissage ou un phare de recherche allumé(s)...) ayant entraîné un enchaînement en cascade de réactions de panique des deux témoins, se trouvant dans un état de stress extrême.

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIN N°1

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	SAINT-MENGES (08)
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	
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1	Occupation du témoin avant l'observation	PARTAIT EMMENER SON FILS MALADE PRENDRE L'AIR SUR LES POINTS DOMINANTS DE LA LOCALITE
B2	Adresse précise du lieu d'observation	49.745/4.912
B3	Description du lieu d'observation	EN VOITURE, SUR UN CHEMIN DE TERRE SERPENTANT ENTRE LES CHAMPS
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	11/03/1980
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	VERS 21:00:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	/
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	OUI - 1
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	FILS
B9	Observation continue ou discontinue ?	DISCONTINUE
B10	Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	/
B11	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	LE PAN A DISPARU EN S'ÉLOIGNANT
B12	Phénomène observé directement ?	OUI

B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	LA SITUATION GENERALE EST ANTICYCLONIQUE, AVEC UN CHAMP DE HAUTES PRESSIONS SUR LA PARTIE NORD DE LA FRANCE ET LE BENELUX, GENERANT UNE SITUATION STABLE, DES VENTS NULS A TRES FAIBLES VARIABLES ET UN CIEL DEGAGE. A NOTER UN AIR SATURE D'HUMIDITE ET LA PRESENCE DE BRUMES SUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE FORMEE PAR LES TROIS STATIONS DE REFERENCE REDUISANT DE FAÇON SIGNIFICATIVE LA VISIBILITE HORIZONTALE, QUI ETAIT, A 20H UTC, DE 4 KM.
B15	Conditions astronomiques	/
B16	Equipements allumés ou actifs	/
B17	Sources de bruits externes connues	/
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	1
C2	Forme	/
C3	Couleur	ROUGE
C4	Luminosité	COMME UNE ETOILE
C5	Trainée ou halo ?	/
C6	Taille apparente (maximale)	/
C7	Bruit provenant du phénomène ?	AUCUN
C8	Distance estimée (si possible)	/
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	315°
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	8 A 10°
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	/
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	14°
C13	Trajectoire du phénomène	RECTILIGNE, CHANGEANT DE DIRECTION LEGEREMENT UNE FOIS PASSE AU-DESSUS DU VEHICULE DU TEMOIN
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	/
C15	Effet(s) sur l'environnement	MOTEUR DE VOITURE CALE A PLUSIEURS REPRISES ET PHARES S'ETEIGNENT

POUR LES ELEMENTS SUIVANTS, INDIQUEZ SIMPLEMENT SI LE TEMOIN A REPONDU A CES QUESTIONS		
E1	Reconstitution sur plan et photo/croquis de l'observation ?	OUI
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	/
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	/
E4	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	/
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	/
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	/
E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	/
E8	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	/

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

La seule hypothèse envisagée est celle de la confusion avec un aéronef feu(x) d'atterrissage allumé(s) (avion) ou phare de recherche allumé (hélicoptère) observé dans des conditions particulières ayant généré un stress intense des témoins.

Ce stress a provoqué involontairement le calage du moteur, le témoin coupant par ailleurs délibérément les feux du véhicule, par peur du phénomène.

4.1. SYNTHÈSE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE			EVALUATION*
BOLIDE OU RENTREE ATMOSPHERIQUE D'ENGIN SPATIAL			10%
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
- DUREE		BEAUCOUP TROP LONGUE, SAUF CAS TRES RARE DE BOLIDE TANGENT OU DE RENTREE ARTIFICIELLE. LA VRAISEMBLANCE DE CETTE DERNIERE EST TRES FAIBLE EN 1980 SANS	- 0.9
-ASPECT	L'ABSENCE DE HALO EST POSSIBLE MAIS BIEN MOINS FREQUENTE	PAS DE TRAINEE OU HALOS	- 0.5

HYPOTHESE			EVALUATION*
AERONEF AVEC FEU(x) D'ATTERRISSAGE OU PHARE DE RECHERCHE	STRESS INTENSE DE T1 AYANT PROVOQUE INVOLONTAIREMENT OU INCONSCIEMMENT UN CALAGE MOTEUR ET UN ARRET DES PHARES	CONFUSION FINALE DE T1 AVEC LA PLANETE MARS	65 %
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
- COULEURS	- COMPATIBLES AVEC L'HYPOTHESE	-	1.00
- LUMINOSITE	- COMPATIBLES AVEC L'HYPOTHESE - MASQUE LES AUTRES SIGNALISATIONS LUMINEUSES, CAR FEU/PHARE ORIENTE VERS LES TEMOINS	-	1.00
- DEPLACEMENT	- VITESSE, TRAJECTOIRE ET HAUTEUR ANGULAIRE INITIALE COMPATIBLES - POUR MARS : OBSERVATION TROP BREVE POUR QUE T1 PUISSE FAIRE LE DISTINGUO AVEC UN OBJET EN MOUVEMENT	- INCERTITUDE SUR LA TRAJECTOIRE FINALE	0.80
- VISIBILITE	- REDUITE POUR T2 A TRAVERS PARE-BRISE PUIS LUNETTE ARRIERE, DEPUIS LE SIEGE PASSAGER AVANT, ET NE PERMETTANT DE VOIR QU'UNE PETITE PORTION DE LA TRAJECTOIRE - POUR MARS : COMPATIBLE CAR DANS L'AXE ET ECLAT DIMINUANT PROGRESSIVEMENT A CAUSE DE LA BRUME PRESENTE	- POSITION DE T2 SUR SIEGE AVANT NON FORMELLEMENT CONFIRMEE - POUR MARS : INCERTITUDE SUR L'EPaisseur DE LA COUCHE BRUMEUSE (BROUILLARD ?) PRESENTE	0.60
- CALAGE DU MOTEUR-ET EXTINCTION DES FEUX LIES AU STRESS	- CALAGE POSSIBLE SI VITESSE TROP FAIBLE POUR UNE VITESSE ENCLENCHEE EN SECONDE - TEMOIN TRES STRESSE ET TEMPORAIREMENT INATTENTIF A SA CONDUITE	- INCERTITUDES SUR LA VITESSE REELLE DU VEHICULE AU MOMENT DU CALAGE - AUCUN ELEMENT CONCRET APPUYANT L'HYPOTHESE	0.2

- EXTINCTION DES FEUX
INVOLONTAIRE DANS LA PANIQUE
ET RALLUMAGE MACHINAL LE
TOUT DE MANIERE INCONSCIENTE,
(OU RALLUMAGE CONSCIENT ET
MASQUE PAR PEUR DU RIDICULE)

**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. SYNTHESE DE LA CONSISTANCE

La consistance est moyenne, avec un témoignage correct, mais manquant tout de même de précisions. L'apport d'éléments figurant dans l'enquête privée, et en particulier de la hauteur angulaire initiale d'observation et des photographies, permet néanmoins d'augmenter quelque peu cette consistance.

Nous aurions aimé toutefois disposer de davantage de données, angulaires (dimensions apparentes du PAN), testimoniales (fenêtres ouvertes ou fermées, position de T2 dans l'habitacle, témoignage de T2...) et photographiques (pas de photos ni de vidéos du phénomène) ce qui aurait permis de renforcer la consistance.

5- CONCLUSION

Les témoins ont probablement observé un aéronef venant dans leur direction, avec son (ou ses) feu(x) d'atterrissage ou son phare de recherche (hélicoptère) allumé(s). Ce feu puissant empêche la perception visuelle de toute autre signalisation lumineuse. Seul le feu de navigation gauche est brièvement aperçu par T2 (enfant de moins de 10 ans), soit de façon temporaire, soit en fin d'observation, avant que le PAN ne soit perdu de vue.

Aucun bruit n'a été perçu, mais ce paramètre n'est pas déterminant. Il dépend en effet de nombreux facteurs, tels que la perception auditive propre des témoins, l'éloignement du phénomène, les bruits éventuels présents dans l'habitacle de la voiture... tous ces paramètres étant inconnus ; mais également de la force et de la direction du vent... Et surtout, lorsque le témoin affirme « je n'ai pas entendu le moindre bruit sur le phénomène » (PV), il ne précise pas si l'observation s'est faite fenêtre du véhicule ouverte ou fermée.

Nous avons démontré au fil de l'enquête que les conditions de visibilité dans le véhicule des témoins limitaient considérablement leur champ visuel et que l'observation s'est faite alors que le PAN restait visuellement bas sur l'horizon, y compris une fois le demi-tour effectué (moins de 15°). Il était donc probablement encore très éloigné des témoins lorsque ceux-ci ont effectué ce demi-tour et ont occasionné, dans la panique et le stress, un enchaînement d'événements non liés au phénomène lui-même (calage du moteur, extinction des feux, non-allumage d'une lampe-torche...).

Les témoins sont totalement accaparés par leur stress et le désir de quitter au plus vite le lieu de l'observation, le PAN, toujours dans l'hypothèse de la confusion avec un aéronef, se trouvant encore

loin des témoins a « *tout le loisir* », en quelque sorte, de disparaître pour de bon de leur champ de vision, possiblement suite à un virage.

T1 (le conducteur) affirme avoir revu le point rouge du PAN devant lui. C'est normal qu'il soit alerté par un point rouge devant puisque T2 (son fils) l'a alerté que le PAN les doublait en passant par-dessus le véhicule, T2 faisant en cela une projection du déplacement rapide du PAN vers eux car il lui est impossible de voir le PAN si haut. Nous avons pu montrer que ce point rouge, observé à cet instant, n'était probablement que la planète Mars, visible dans la direction d'observation (sud-est), face aux témoins.

Paniqué et ne pensant qu'à rentrer chez lui à cet instant, T1 ne s'est pas attardé davantage sur cette observation finale de Mars, qui a probablement été très brève, ce qui ne lui a pas permis de constater que ce « point rouge » ne bougeait pas et ne pouvait donc pas être lié au PAN. La nécessité du témoin d'essayer de se concentrer sur sa conduite, de nuit et sur une route en mauvais état, lié à son état de stress renforce ce point.

La disparition rapide et progressive de Mars peut tout à fait avoir été causée par le passage devant la planète d'un banc de brume épais, dont la présence est confirmée par les données météorologiques. Cette disparition contribue à l'illusion du PAN car la diminution d'intensité peut être interprétée comme l'augmentation de distance du PAN.

Cette confusion finale avec la planète Mars rend caduque la seconde partie de la trajectoire du PAN telle que décrite par les témoins avec cette perception (sans possibilité d'observation) de passage au-dessus du véhicule des témoins. Ils n'ont finalement observé l'avion que lorsqu'il était loin, certes dans une direction d'approche vers eux mais qui autorisait bien d'autres trajectoires, non visibles par eux depuis la voiture, et autres que celle extrapolée par T2 d'un passage au-dessus de la voiture et que T1 a cru retrouvée dans la lueur rouge de Mars devant eux.

Concernant les phénomènes annexes de calage de moteur et d'extinction simultanée des feux de la voiture, nous avons montré qu'une panne provoquant simultanément l'arrêt immédiat et total du moteur et des feux est hautement improbable, de par la conception mécanique et électrique du véhicule du témoin.

L'hypothèse que le calage ait été provoqué par une inattention de conduite de T1, dans un état de grand stress à cet instant, est plus probable. Les feux ont probablement été simplement éteints par le témoin lui-même dans la panique qui s'est encore largement accru avec l'arrêt moteur qui ainsi immobilise les témoins dans le danger et le rallumage de ces feux fait machinalement et de manière toute aussi inconsciente une fois le moteur ou la voiture de nouveau en route. Ceci reste toutefois très hypothétique, aucun élément concret ne venant étayer cette hypothèse.

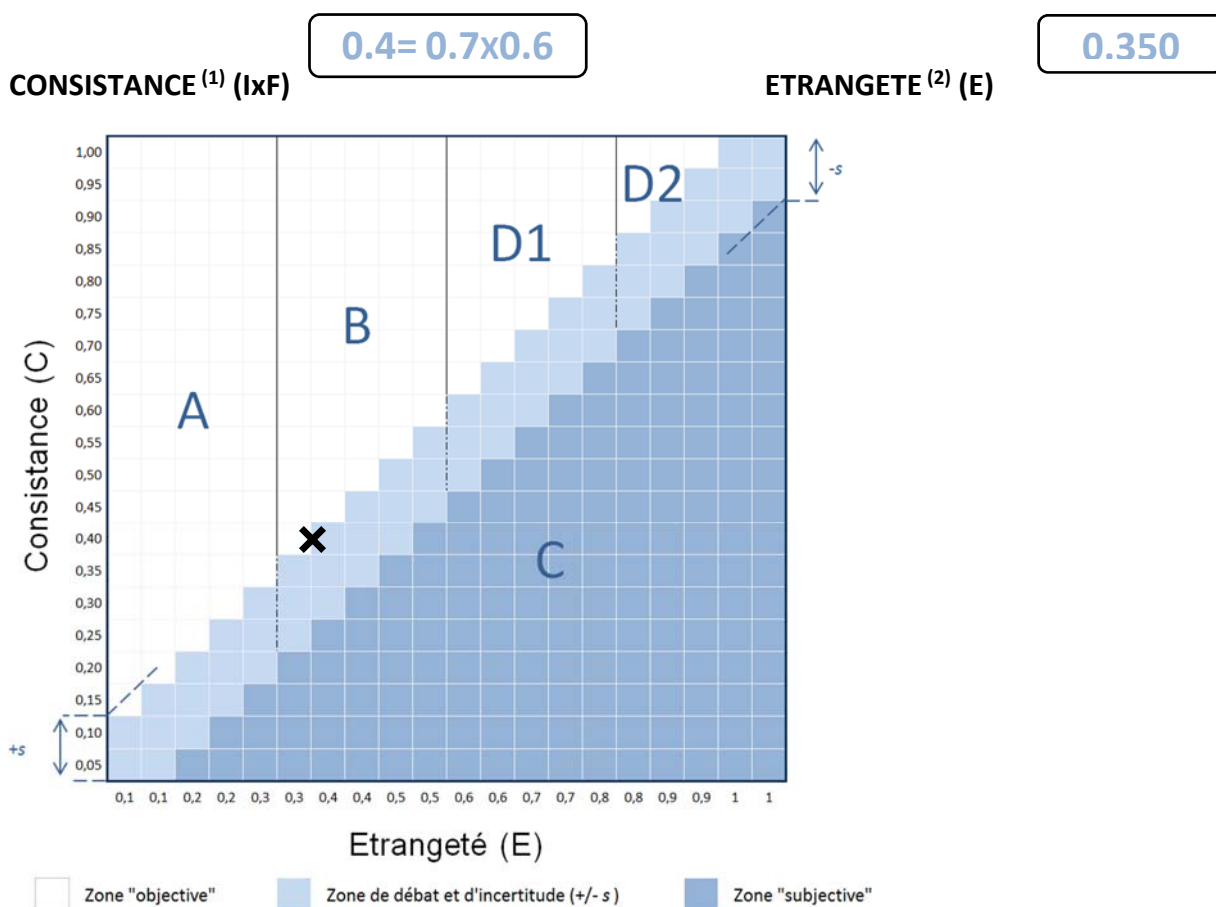
Au vu de l'ensemble de ces points, il semble désormais inadéquat de lier les deux événements. Le premier étant probablement un simple aéronef observé dans des conditions particulières (de nuit et de face avec un (ou des) feu(x) d'atterrissage ou un phare de recherche allumé(s)...) ayant entraîné un enchaînement en cascade de réactions de panique des deux témoins, se trouvant dans un état de stress extrême.

La consistance est moyenne. Il manque des données, angulaires (dimensions apparentes du PAN), testimoniales (fenêtres ouvertes ou fermées, position de T2 dans l'habitacle, témoignage de T2...) et photographiques (pas de photos ni de vidéos du phénomène). Il n'y a pas eu bien sûr d'entretien cognitif qui aurait permis de mieux comprendre et interpréter les déclarations des témoins issues d'un tel contexte émotionnel. Nous disposons d'un agencement de phénomènes ou circonstances multiples qui permet d'expliquer l'étrangeté décrite par les témoins, sa probabilité est par nature limitée mais néanmoins supérieure à 50%. Le niveau de consistance paraît suffisant pour valider cet agencement malgré sa limitation en probabilité.

En conséquence GEIPAN classe le cas en B : observation probable d'un aéronef.

Le cas est à la limite d'un cas inexploitable par manque de consistance (C). Le classement D (qui a existé un temps pour ce cas) est par contre exclu du fait de cette hypothèse qui en réduit l'étrangeté.

5.1. CLASSIFICATION



(1) CONSISTANCE (C) : ENTRE 0 ET 1. QUANTITE D'INFORMATIONS (I) FIABLES (F) RECUEILLIES SUR UN TEMOIGNAGE (C = IxF)

(2) ETRANGETE (E) : ENTRE 0 ET 1. DISTANCE EN TERMES D'INFORMATIONS A L'ENSEMBLE DES PHENOMENES CONNUS