

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

Toulouse, le 18/10/2018
DSO/DA//GP

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

SAINT-PIERRE (974) 22.10.1981

CAS D'OBSERVATION

1 – CONTEXTE

Le GEIPAN continue à publier l'ensemble de ses archives sur son site public www.geipan.fr. Dans ses publications, figurent des cas anciens classés à l'époque (A, B, C ou D) et qui font aujourd'hui l'objet d'un réexamen, dans le seul but d'être plus pertinent dans les conclusions. Grâce à de nouveaux moyens techniques (logiciels) et à l'expérience d'enquête acquise depuis toutes ces dernières années, ce réexamen aboutit quelquefois à de nouvelles remarques voire à un changement de classification.

Ce cas d'observation précédemment classé D et nommé SAINT-PIERRE (974) 1981 fait partie d'un ensemble de cas réexaminés récemment.

Il concerne l'observation d'un PAN le 22.10.1981 à 8h30 par deux témoins, en déplacement dans une voiture, puis à l'arrêt.

Les témoins se présentent au bureau de la brigade le 23.10.1981 afin d'y être auditionnés.

Un article de presse relatant les faits est paru le 25.10.1981 à l'issue duquel aucun autre témoin ne s'est manifesté.

2- DESCRIPTION DU CAS

Le cas est décrit par les témoins dans le procès-verbal de la manière suivante :

Témoin n°1, nommé ci-après « T1 » :

« Hier matin, accompagné de mon ouvrier Mr xxx dt. Ligne paradis à saint-pierre, au volant de ma voiture Renault 4, je partais sur les lieux de mon travail au lieu-dit bassin plat, commune de saint-pierre.

Vers 8h30, alors que je venais de quitter la route nationale 3 à hauteur des balances et circulant sur le chemin communal dit de bassin plat, après avoir roulé environ une centaine de mètres mon attention a été attirée par quelque chose de brillant, dans l'axe de ma voiture, en direction du soleil par un objet brillant. Il était décalé de 200 mètres sur la droite du soleil et plus bas que celui-ci, à une hauteur que je ne peux évaluer.

Cet objet avait la forme d'un trait droit brillant, genre tube à néon, teinte blanche. Ces dimensions sont difficiles à évaluer. Toutefois je peux dire que sa longueur était sensiblement égale à celle du soleil lorsqu'il disparaît à l'horizon. Pour la largeur je l'estime à environ 50 cm. au-dessous du trait, on pouvait distinguer une forme arrondie demie sphérique, incolore, comme l'on devine la forme de la lune lorsqu'il n'y a qu'un croissant qui apparaît.

Je me suis arrêté et j'ai demandé à mon ouvrier s'il voyait la même chose que moi. Il a été affirmatif et est devenu peureux, hésitant, contrairement à son habitude. Au bout d'une minute ou deux, j'ai pensé à prendre le théodolite " t 16 " afin d'observer l'objet de plus près. Malgré notre volonté initiale, ni mon ouvrier ni moi-même n'avons pu sortir de la voiture. Nous étions comme paralysés, physiquement, mais cependant lucides.

Nous avons pu continuer à observer l'engin durant encore 3 à 4 minutes, puis celui-ci s'est estompé petit à petit, sans bouger, au fur et à mesure je suppose de la montée du soleil. L'engin est toujours resté stationnaire. mise à part la très forte brillance blanche il n'a émis aucun autre couleur. le ciel était très dégagé, bleu, il n'y avait pas de vent, la température au sol pouvait être évaluée à 30°.

Le 23 octobre 1981 à 17 heures 35».

Témoin n°2, nommé ci-après « T2 » :

« Le 22 octobre 1981, dans la voiture de mon patron Mr XXX alors que nous étions sur la route communale dite de Bassin Plat, j'ai été témoin d'un phénomène apparu dans le ciel.

Au départ, je n'avais pas fait attention. C'est mon patron qui m'a dit de regarder légèrement à droite dans la direction du soleil mais plus bas que celui-ci.

J'ai alors vu une forme rectangulaire très brillante, blanche-argentée, un peu comme une vitre qui brille au soleil. La forme peut laisser penser à une sorte de tube de néon, à une longueur que j'estime à environ 2 mètres sur 0,50 m de largeur, pour une distance d'éloignement que j'évalue à au moins 2 km. Cette forme était absolument immobile, n'émettait aucun bruit ni aucune couleur.

Personnellement c'est tout ce que j'ai observé. Je sais que mon patron a vu une forme arrondie sous ce rectangle lumineux. Moi, je ne me rappelle pas.

Mr XXX m'a demandé à un moment de prendre le théodolite afin de mieux faire l'observation. Je lui ai répondu oui. J'ai ouvert ma portière et mis un pied au sol mais c'est tout ce que j'ai pu faire. Je continuais à regarder la forme lumineuse. Bien que n'ayant rien ressenti physiquement et ayant gardé toute ma conscience, je me suis trouvé comme paralysé. Par la suite mon patron m'a dit qu'il avait vécu la même situation.

L'observation de l'engin a duré moins de cinq minutes. Il a disparu au même endroit, s'évanouissant quasi instantanément, comme sous l'effet pourrait-on dire d'une baguette magique.

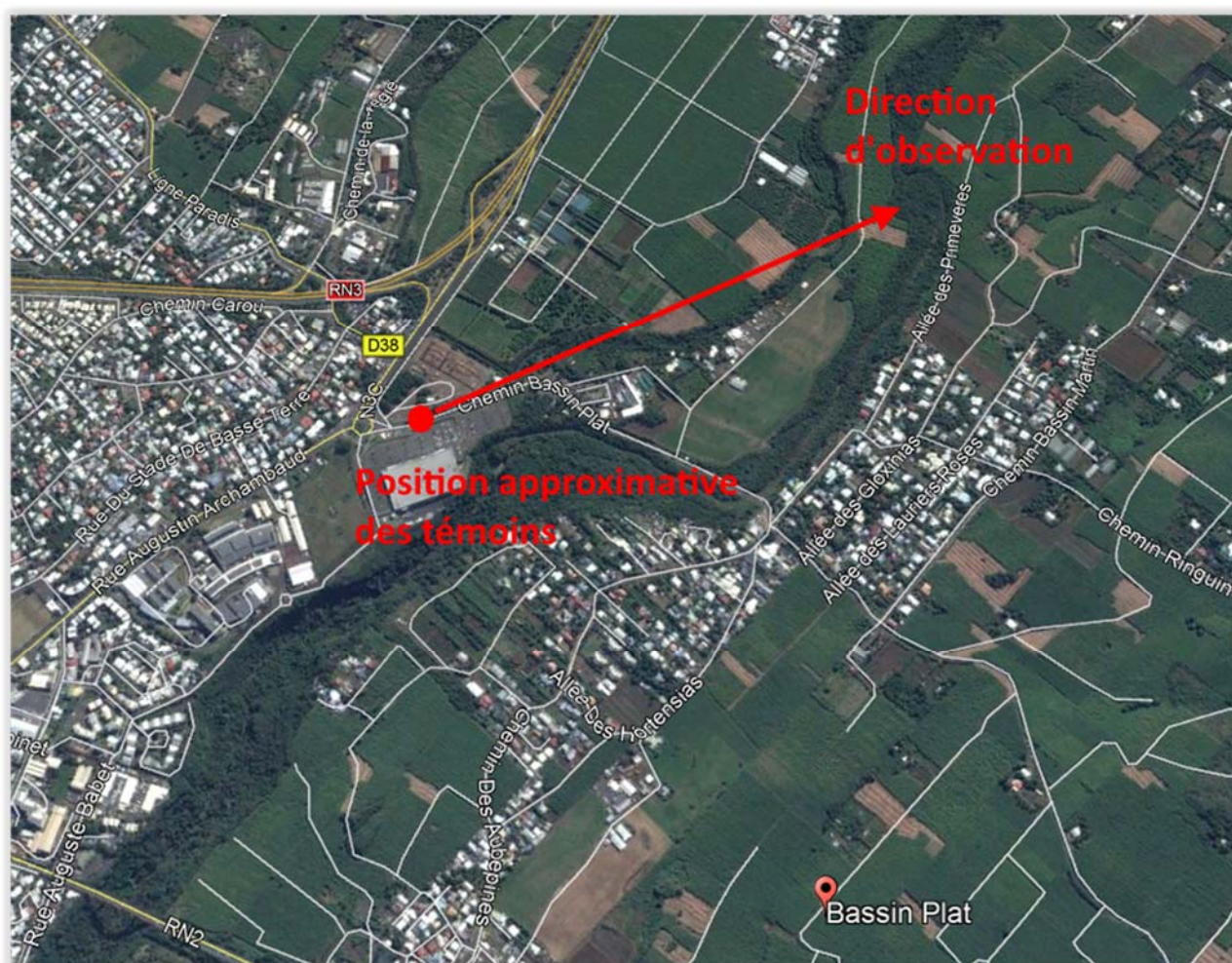
Le ciel était parfaitement dégagé, dans un ciel bleu, du moins dans cette direction. Le soleil était déjà assez au-dessus des montagnes. Il n'y avait pas de vent. La température était à mon avis d'environ 28° à 30°.

S.I. : la voiture de Mr XXX marchait parfaitement. C'est lui qui a arrêté de lui-même son moteur pour observer la forme dans le ciel.

Le 23 octobre 1980 à 14 heures 50. ».

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La situation géographique est résumée sur la carte ci-dessous.



Les **données météorologiques** sont les suivantes :

● Station de SAINT-PIERRE (974) à 1 km {lat. -21.3300 lon. 55.4800} - station la plus proche

↳ Info-Climat

Heure locale	Temps	Visibilité	Temp.	Pluie	Humidité	Vent moy.	Vent max.	Vent dir.	Ecart (mn)
Jeudi 22 octobre 1981									
16:00:00		15 km	23.0 °C		65%	19 km/h		▶ 140.00°	+345 mn
10:00:00	Nuage	0.5 km	24.0 °C	5 mm/24h mm/h	61%	17 km/h		▶ 140.00°	-15 mn

A noter que les deux témoins indiquent que le ciel était très dégagé et qu'il n'y avait pas de vent.

Analyse

La description du PAN telle que faite par les témoins...

T1 : « *trait droit brillant, genre tube à néon, teinte blanche* » ; T2 : « *forme rectangulaire très brillante, blanche-argentée, un peu comme une vitre qui brille au soleil. La forme peut laisser penser à une sorte de tube de néon* ».

... rappelle l'aspect que prennent certaines traînées de condensation d'avion éclairées par le soleil dans des conditions atmosphériques propices avec le soleil assez bas derrière l'avion, soit le matin (comme ici), soit le soir.



Dans une atmosphère stable, sèche, avec un ciel dégagé et pas ou peu de vent, ces traînées de condensation se dissipent rapidement et ne se maintiennent que dans un espace restreint après l'avion les créant.

Les autres aspects de l'étrangeté directement liés au PAN sont, telles que relevés par les témoins, la forme ronde associée au trait (T1), l'immobilité et la disparition.

Les mots utilisés sur ces points par les témoins sont les suivants : T1 : « *celui-ci [« l'engin »] s'est estompé petit à petit, sans bouger, au fur et à mesure je suppose de la montée du soleil. L'engin est toujours resté stationnaire* » ; T2 : « *cette forme était absolument immobile* », « *il a disparu au même endroit, s'évanouissant quasi instantanément, comme sous l'effet pourrait-on dire d'une baguette magique* ».

Par contre, cette traînée d'avion est bien plus stationnaire que l'avion qui a pu la créer.

- Même dans l'hypothèse d'une surestimation (fréquente chez les témoins), la durée d'observation ne peut être inférieure à 3 ou 4 minutes vu l'enchaînement des opérations (recours au théodolite). La vitesse de déplacement angulaire d'un avion dépend de son altitude (et donc vitesse) et de l'élévation minimale selon laquelle il est observé par le témoin, sachant que plus elle est basse plus le déplacement apparent est lent. Compte tenu de la référence faite au soleil pour situer le PAN (T1 : *Il était décalé de 200 mètres sur la droite du soleil et plus bas que celui-ci, à une hauteur que je ne peux évaluer*), le PAN ne peut être guère plus bas que 20° en élévation pour un soleil qui était à 38°. Le déplacement angulaire d'un avion en croisière est alors de 20° par minute si le déplacement est horizontal et encore plus rapide s'il est dans la direction du témoin. Les témoins auraient perçu ce déplacement angulaire, y compris dans l'hypothèse d'un PAN au raz de l'horizon, ou d'un avion volant plus bas en altitude.

L'hypothèse de traînée d'avion nécessite quelques précisions pour expliquer la stationnarité apparente de cette traînée d'avion :

- Le processus de formation de traînée d'avion et de persistance de cette traînée mets en jeu plusieurs facteurs atmosphériques (dont pression, humidité) qui peuvent varier le long de la trajectoire d'un avion y compris sans changer d'altitude.
- Si le tout le long du déplacement, le processus permet la formation et une grande persistance, la traînée sera longue et continue derrière l'avion, soumise au seul effet du vent qui peut l'élargir et disperser ou la tordre.
- Si le tout le long du déplacement, le processus permet la formation mais avec une faible persistance, la traînée sera courte et donnera l'impression de suivre l'avion.
- Si les processus de formation et persistance varient le long de la trajectoire, la traînée peut être en lambeaux voire limitée à un seul bout, fixe, persistant comme c'est probablement le cas ici. Le site <http://contrailscience.com/broken-contrails> donne des exemples avec photographies.

La forme ronde notée par T1 nécessite une attention particulière : T1 dit « *au-dessous du trait, on pouvait distinguer une forme arrondie demie sphérique, incolore, comme l'on devine la forme de la lune lorsqu'il n'y a qu'un croissant qui apparaît* », ce que ne confirme pas T2 : « *je sais que mon patron a vu une forme arrondie sous ce rectangle lumineux. Moi, je ne me rappelle pas* ».

- T1 ne donne aucune indication permettant d'estimer la taille angulaire de cette forme ronde au-dessous le trait (ou rectangle), par rapport à la largeur du trait lui-même. Si le rapport de l'un à l'autre est faible, la forme ronde et moins brillante (on ne peut que la *deviner*) peut correspondre à une dispersion et élargissement localement plus fort et plus rapide de la traînée qui aurait pu se produire aussi bien au milieu de la traînée qu'à l'un de ses bouts. Il n'est pas

précisé non plus si la forme ronde est accolée au trait ou éloignée du trait, il aussi s'agir d'une nébulosité dont la forme particulièrement ronde conduit T1 à l'associer à l'étrangeté du trait alors qu'il n'aurait rien remarqué sans l'étrangeté première. Cette forme est donc plus difficile à distinguer que le trait, il se peut que T2 n'ait pas la même capacité visuelle ou d'attention que T1, ou n'ait pas fait la même association.

Concernant sa disparition, les témoignages semblent quelque peu contradictoires : T1 affirme que le PAN « *s'est estompé petit à petit* », tandis que T2 affirme qu'il « *a disparu au même endroit, s'évanouissant quasi instantanément, comme sous l'effet pourrait-on dire d'une baguette magique* ».

- L'hypothèse déjà formulée d'une capacité visuelle ou d'attention moindre de T2 peut expliquer qu'il n'ait vu que le début de la diminution d'intensité lumineuse, alors que T1 a pu suivre le phénomène qui « *s'est estompé petit à petit* ».

Enfin, dernier point d'étrangeté, la sensation de « *paralysie* » vécue par les deux témoins. Il s'agit là d'un mécanisme psychologique de sidération qui n'a rien d'étrange et peut se produire lorsque les témoins observent (sont « *subjugués* ») par un phénomène qu'ils ne parviennent pas à comprendre.

- Toute leur attention, tous leurs sens, sont dirigés vers le phénomène, qu'ils continuent à scruter en faisant abstraction totale de l'environnement, cela pouvant même aller jusqu'à l'abstraction de leur propre mobilité.
- Cette sensation peut être minime et passer inaperçue, et se trouvée vraiment étrange quand l'autre témoin en fait part aussi.
- Bien que cela ne soit pas mentionné dans le cas présent, c'est un phénomène qui se rencontre souvent dans les récits d'observations, le témoin a l'impression que s'il bouge, le phénomène cessera d'être visible, soit parce que le témoin croit « *être observé* » par ce phénomène qui le détectera, soit par simple peur de « *rater* » quelque chose en focalisant son attention, même très brièvement, sur autre chose (l'environnement du témoin, sa propre situation dans l'espace, etc.).

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-PIERRE (974)
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	CONDUIT SA VOITURE
B2	Adresse précise du lieu d'observation	-21.325/55.487
B3	Description du lieu d'observation	VEHICULE DU T1
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	22/10/1981
B5	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	VERS 08:30:00

B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	00:04/00:05
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	OUI - 1
B8	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	OUVRIER
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 ?	LE PAN S'EST « ESTOMPE PETIT A PETIT »
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	CIEL DEGAGE, PAS OU PEU DE VENT
B15	Conditions astronomiques	NP
B16	Equipements allumés ou actifs	MOTEUR DU VEHICULE
B17	Sources de bruits externes connues	NP
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	2
C2	Forme	PAN 1 : TRAIT – PAN 2 : DEMI-SPHERE
C3	Couleur	PAN 1 : BLANC – PAN 2 : TRANSLUCIDE
C4	Luminosité	BRILLANT
C5	Trainée ou halo ?	NP
C6	Taille apparente (maximale)	CHIFFREE PAR TEMOIN
C7	Bruit provenant du phénomène ?	NP
C8	Distance estimée (si possible)	NP
C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« DANS L'AXE DE LA VOITURE EN DIR DU SOLEIL »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	« PLUS BAS QUE LE SOLEIL, A UNE HAUTEUR QUE JE NE PEUX EVALUER »
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	/
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	/
C13	Trajectoire du phénomène	IMMOBILE
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	NP
C15	Effet(s) sur l'environnement	NP
<i>POUR LES ELEMENTS SUIVANTS, INDIQUEZ SIMPLEMENT SI LE TEMOIN A REPONDU A CES QUESTIONS</i>		
E1	Reconstitution sur plan et photo/croquis de l'observation ?	NON
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	PARALYSIE
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	NON
E4	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	NON
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	NON
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	NON
E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	NON

E8	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	NON
----	---	-----

TEMOIN N°2

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	SAINT-PIERRE (974)
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	PASSAGER DANS VEHICULE
B2	Adresse précise du lieu d'observation	-21.325/55.487
B3	Description du lieu d'observation	VEHICULE DU T1
B4	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	22/10/1981
B5	Heure du début de l'observation (HH :MM : SS)	VERS 08:30:00
B6	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM : SS)	MOINS DE 00 :05 :00
B7	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	OUI - 1
B8	(Opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	PATRON
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 ?	LE PAN S'EST EVANOUIT « QUASI-INSTANTANEMENT »
B12	Phénomène observé directement ?	OUI
B13	PAN observé avec un instrument ? (Lequel ?)	NON
B14	Conditions météorologiques	CIEL DEGAGE, PAS OU PEU DE VENT
B15	Conditions astronomiques	/
B16	Equipements allumés ou actifs	MOTEUR DU VEHICULE
B17	Sources de bruits externes connues	NP
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1	Nombre de phénomènes observés ?	1
C2	Forme	RECTANGLE
C3	Couleur	BLANC-ARGENTE
C4	Luminosité	TRES BRILLANT
C5	Trainée ou halo ?	NP
C6	Taille apparente (maximale)	CHIFFREE PAR TEMOIN
C7	Bruit provenant du phénomène ?	AUCUN
C8	Distance estimée (si possible)	EVALUEE PAR TEMOIN A 2KM

C9	Azimut d'apparition du PAN (°)	« DANS LA DIRECTION DU SOLEIL »
C10	Hauteur d'apparition du PAN (°)	NP
C11	Azimut de disparition du PAN (°)	DISPARITION AU MEME ENDROIT
C12	Hauteur de disparition du PAN (°)	NP
C13	Trajectoire du phénomène	IMMOBILE
C14	Portion du ciel parcourue par le PAN	NP
C15	Effet(s) sur l'environnement	NP
<i>POUR LES ELEMENTS SUIVANTS, INDIQUEZ SIMPLEMENT SI LE TEMOIN A REPONDU A CES QUESTIONS</i>		
E1	Reconstitution sur plan et photo/croquis de l'observation ?	NON
E2	Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	PARALYSIE
E3	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	NON
E4	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	NON
E5	Intérêt porté aux PAN avant l'observation ?	NON
E6	Origine de l'intérêt pour les PAN ?	NON
E7	L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ?	NON
E8	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	NON

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

La seule hypothèse envisagée est celle de la confusion avec une trainée courte d'avion, observée à grande distance.

4.1. SYNTHESE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE			EVALUATION*
TRAINEE D'AVION			65 %
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
- FORME	<ul style="list-style-type: none"> -Compatible de la partie commune des observations de T1 et T2 - La forme ronde et moins lumineuse observée sous le trait par T1 est en absence d'indication angulaire compatible d'une dispersion et d'un élargissement local de la trainée. - Il n'est pas précisé non plus si la forme ronde est accolée au trait ou éloignée. Il peut aussi s'agir d'une 	<ul style="list-style-type: none"> - la taille angulaire de la forme ronde n'est pas précisée, ni sa distance au trait. Si importante et accolée au trait cela est incompatible d'une composante de trainée. 	0.5

	<p>nébulosité éloignée du trait dont la forme particulièrement ronde conduit T1 à l'associer à l'étrangeté du trait alors qu'il n'aurait rien remarqué sans l'étrangeté première</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cette forme est donc plus difficile à distinguer que le trait, il se peut que T2 n'ait pas la même capacité visuelle ou d'attention que T1, ou n'ait pas fait la même association. 		
- COULEUR	- Compatible	-	1.00
- LUMINOSITE	- Compatible	-	1.00
- DEPLACEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> - Immobile, compatible d'un processus de formation et/ou persistance de trainée non constant le long de la trajectoire de l'avion. La Trainée est réduite à un lambeau fixe et durable - durée de disparition compatible (observation de T1) - contradiction sur la durée entre observations de T1 et T2 - il se peut que T2 n'ait pas la même capacité visuelle ou d'attention que T1 et n'ait vu que le début de la diminution d'intensité lumineuse. - les écarts de récit n'ont donné lieu à aucune demande de précision pour mieux quantifier les durées effectivement perçues 		1.00
- DISPARITION	<ul style="list-style-type: none"> - les écarts de récit n'ont donné lieu à aucune demande de précision pour mieux quantifier les durées effectivement perçues 	- Durée peu ou non compatible (observation de T2)	0.5
- VRAISEMBLANCE EN LIEU ET DATE	<ul style="list-style-type: none"> - aucun élément disponible en historique de trafic avion ou de conditions atmosphérique ne peut être mis à l'encontre 	<ul style="list-style-type: none"> - aucun élément disponible en historique ou statistique de trafic avion ou de conditions atmosphérique ne peut étayer une vraisemblance 	0
SENSATION DE PARALYSIE	<ul style="list-style-type: none"> - Mécanisme psychologique de sidération fréquent en particulier avec plusieurs témoins. Ce qui aurait pu être secondaire ou inaperçu 		1

prend de l'étrangeté quand
il est perçu par l'autre car
devient directement associé
au phénomène.

***Fiabilité de l'hypothèse estimée par l'enquêteur: certaine (100%) ; forte (>80%) ; importante (60% à 80%) ; moyenne (40% à 60%) ; faible (20% à 40%) ; très faible (<20%) ; nulle (0%)**

4.2. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE

La consistance est médiocre en information

- La description manque de précision, notamment en terme de position angulaire dans le ciel, de taille angulaire, de position respective des deux formes vues par T1.

La consistance est médiocre également en fiabilité.

- Il y a deux témoins (non indépendant) dont les récits se consolident sur certains points et sont discordants pour d'autres. Les écarts de récit n'ont donné lieu à aucune demande de précision pour mieux quantifier le degré de discordance au-delà des mots.

5- CONCLUSION

Les témoins ont pu observer une traînée de condensation d'avion dans des conditions atmosphériques propices avec le soleil assez bas derrière l'avion et éclairant la traînée. Cette traînée est d'un type particulier avec lambeaux, ici avec un seul lambeau.

- Le processus de formation de traînée d'avion et de persistance de cette traînée mets en jeu plusieurs facteurs atmosphériques (dont pression, humidité) qui peuvent varier le long de la trajectoire d'un avion y compris sans changer d'altitude.
- Si le tout le long du déplacement, le processus permet la formation et une grande persistance, la traînée sera longue et continue derrière l'avion, soumise au seul effet du vent qui peut l'élargir et disperser ou la tordre.
- Si le tout le long du déplacement, le processus permet la formation mais avec une faible persistance, la traînée sera courte et donnera l'impression de suivre l'avion.
- Si les processus de formation et persistance varient le long de la trajectoire, la traînée peut être en lambeaux voire limitée à un seul bout, fixe, persistant comme c'est probablement le cas ici. Le site <http://contrailscience.com/broken-contrails> donne des exemples avec photographies.

La forme ronde et moins lumineuse observée sous le trait par T1 est en absence d'indication angulaire compatible d'une dispersion et d'un élargissement local de la traînée. Il n'est pas précisé non plus si la forme ronde est accolée au trait ou éloignée. Il peut aussi s'agir d'une nébulosité éloignée du trait dont la forme particulièrement ronde conduit T1 à l'associer à l'étrangeté du trait alors qu'il n'aurait rien remarqué sans l'étrangeté première. Cette forme est perçue par T1 comme plus difficile à distinguer que le trait, il se peut que T2 (qui ne l'a pas vu) n'ait pas la même capacité visuelle ou d'attention que T1, ou n'ait pas associé une nébulosité à l'étrangeté première.

La disparition de la traînée telle que perçue par T2 paraît trop rapide. Mais l'hypothèse d'une capacité visuelle ou d'attention moindre de T2 peut aussi expliquer qu'il n'ait vu que le début de la diminution d'intensité lumineuse, alors que T1 a pu suivre le phénomène qui « s'est estompé petit à petit ».

La consistance est médiocre en information comme en fiabilité :

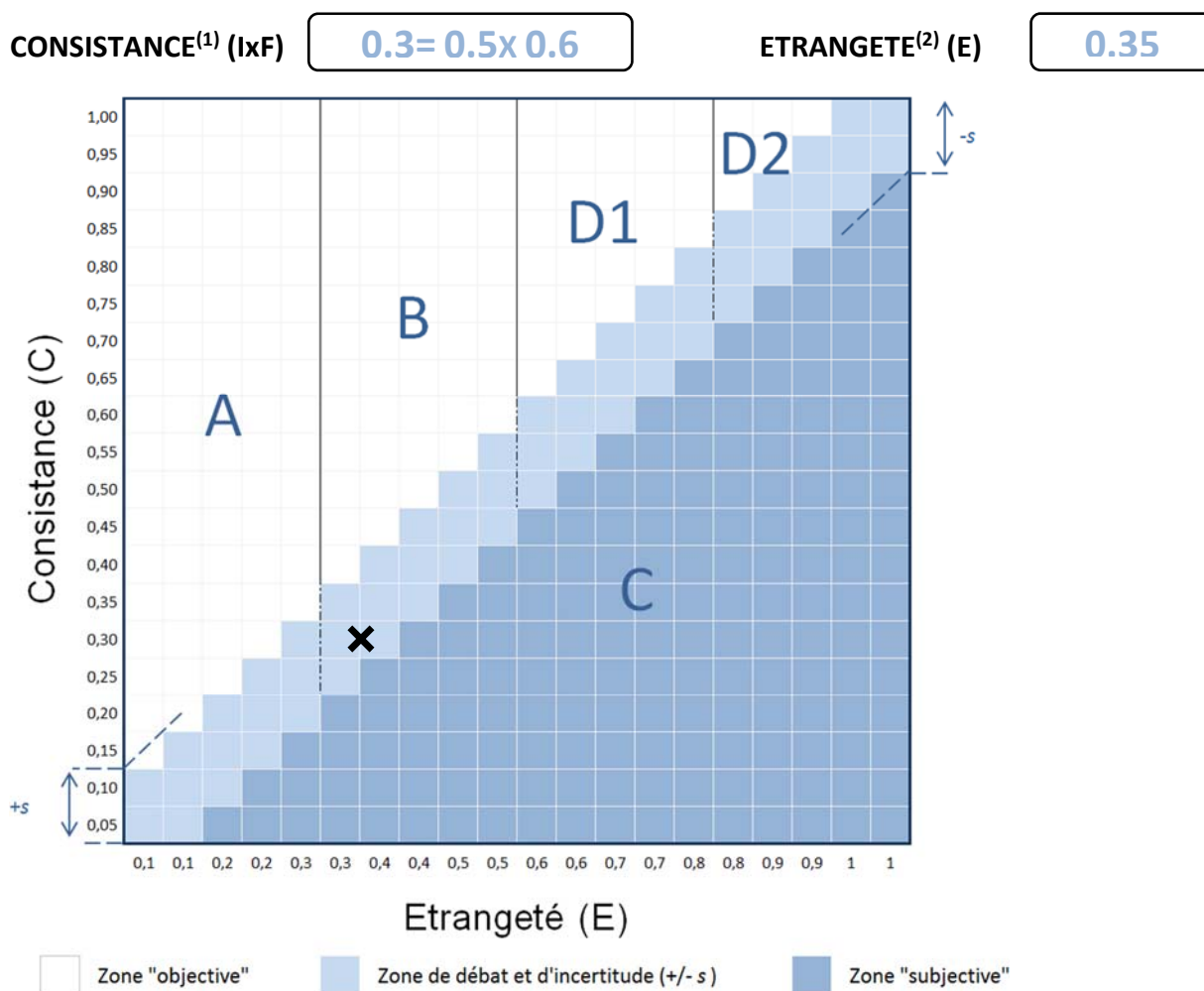
- La description manque de précision, notamment en terme de position angulaire dans le ciel, de taille angulaire, de position respective des deux formes vues par T1.

- Il y a deux témoins (non indépendant) dont les récits se consolident sur certains points et sont discordants pour d'autres. Les écarts de récit n'ont donné lieu à aucune demande de précision pour mieux quantifier le degré de discordance au-delà des mots.

Le manque d'information et certaines discordances conduisent à faire des hypothèses complémentaires pour expliquer l'observation par une trainée. De fait l'hypothèse « trainée avion » perd en probabilité mais reste plausible. Au final la consistance s'avère trop marginale pour valider une telle explication. Ces deux facteurs, existence d'une hypothèse plausible mais manque de consistance pour la soutenir, s'opposent au maintien en catégorie PAN inexpliqué.

En conséquence le GEIPAN conclut : manque d'informations fiables.

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