

Rens

1

GENDARMERIE NATIONALE				
Compagnie CAEN Unité				
Code Unité	P.V	Année	N° pièce	Feuillet
00925	01568	2007		1/2

## PROCÈS-VERBAL DE RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF

REÇU LE

19 DEC. 2007

Nmr dossier justice

### Analyse et références

Objet Signalement suite à un cas d'observation de phénomène aérospatial non identifié

Références

Le dimanche douze août deux mil sept à quinze heures et cinq minutes

Nous soussigné Gendarme,

, Officier de Police Judiciaire en résidence

Vu les articles 59 et 298 du décret organique du 20 mai 1903 portant règlement sur l'organisation du service de la gendarmerie

Nous trouvant au bureau de notre unité

rapportons les opérations suivantes :

### EXPOSE DES FAITS

Le 12 août 2007 se présente au bureau de notre unité M. Pilote de ligne au sein de la société Brit'Air, ce dernier nous signale avoir été témoin d'un Phénomène Aérospatial Non identifié (PAN) le 14 juillet dernier. Il tient à nous informer des faits, suite à un renseignement reçu du Groupe d'Etude des Phénomènes Aérospatiaux Non identifié (GEPAN).

### ENQUETE

Suite à la déclaration de M. nous avons pris attache avec la société Brit'Air, qui nous a confirmé avoir été destinataire du rapport d'incident.

Le bureau enquête analyse du BOURGET a été saisi et a rendu des conclusions indiquant que le phénomène observé est dû à des faux échos.

### CONCLUSION

De l'enquête effectuée, il ressort que le phénomène observé par M. phénomène aérospatial non identifié mais simplement un faux écho.

n'est pas un

Fait et clos à DOUVRES LA DELIVRANDE le 20 octobre 2007.

L'Enquêteur

Reçu SOE le  
22. NOV. 2007  
Dest: SDDOT

DOSSIER N°  
158624  
SOE

(DESTINATAIRES)

Date de clôture

Vu et transmis par :

[ 1 ] - M. le Préfet du Calvados à CAEN  
[ 1 ] - M. le Général, commandant la région aérienne NORD  
[ 2 ] - Direction Générale de la Gendarmerie Nationale,  
Bureau défense opération  
[ 1 ] - Archives

le 30/11/07  
Signature(s)

Le

02/11/07  
Le Ca  
au comme  
off gendar

23 NOV. 2007

Le 12 août 2007 à 15 heures 05, nous entendons la personne dénommée ci-dessous

**IDENTITE**

**Nom Prénom :**  
**Date et lieu de naissance :** 06/09/1948  
**Domicile :** (France) (France)  
**Profession :** pilote de ligne

**DECLARATION**

Je viens vous voir ce jour en vos bureaux pour vous faire part d'un phénomène qui m'est survenu le 14 juillet dernier. Je vous explique. -----

Je suis pilote de ligne depuis 1973. Je travaille pour la société Brit'Air depuis 1987. -----

Le 14 juillet 2007, j'effectuais la liaison BILBAO – CHARLES DE GAULLE, à bord d'un FOKKER 100, immatriculé FGPXA, sous le numéro de vol Air France L'avion devait être complet. Nous étions deux dans le cockpit. -----

A 14 heures 40 TU, c'est à dire 16 heures 40, heure locale, je survolais la région de Cognac. Mes coordonnées étaient 40 milles nautiques dans le 200° du point PEPAX. Il s'agit d'un point de navigation aérienne. Je me trouvais à 8.000 mètres d'altitude (niveau 260). -----

Notre attention, au copilote et à moi même, a été attirée soudainement par l'alarme du TCAS (système anti-collision) : « Trafic - Trafic ». Cela veut dire qu'un trafic est prêt de nous, avec un risque de collision, et qu'il faut faire attention. Nous avons immédiatement regardé nos écrans et nous avons remarqué un plot rouge (« attention ») situé à environ 30 milles nautiques (55 kilomètres) et qui se rapprochait très rapidement de nous. Ce trafic était répertorié à seulement 300 pieds (100 mètres) au dessus de nous. Nous avons cherché à établir un contact visuel, sans succès. Le plot de notre TCAS est passé au dessus de nous, toujours à 300 pieds environs 5 secondes après le début de l'alarme. Je répète que nous n'avons pas eu de contact visuel. Après réflexion, et compte tenu de la vitesse de déplacement du plot, la vitesse du mobile, s'il existe, peut être estimé à 30 ou 35.000 Km/h. -----

La trajectoire de ce plot était parfaitement rectiligne et orientée, en gros, sur une route 060° - 240°.-----  
Nous nous trouvions au dessus de la couche nuageuse et par conséquent, notre visibilité était parfaite. C'est à dire qu'elle était supérieure à 100 kilomètres.-----

Je tiens à préciser que pour ma part, il ne s'agit pas d'un bug du système et ce, pour deux raisons : la première, c'est que ce problème ne s'est jamais reproduit, et la deuxième, c'est que s'il s'était agi d'une perturbation interne à l'avion (système, tph portable, ordinateur...), le plot aurait été confondu avec notre position avion.-----

Dans notre cas, le plot est apparu sur plus de 25 nautiques en moins de 5 secondes, ce qui représente une vitesse de 33.336 Km/h, alors qu'on sait qu'un avion de ligne traditionnel vole entre 800 et 1.000 Km/h et qu'un avion de chasse ne dépasse pas 2.000Km/h.-----

Ce que j'ai vu personnellement, mais que mon copilote ne m'a pas confirmé, c'est une variation de l'altitude répertoriée sur le plot rouge. Je l'ai d'abord vu à 300 pieds, puis à 200, puis à nouveau à 300. Il est ensuite resté à 300 pieds. -----

Nous avons informé immédiatement le contrôle de Paris qui nous a dit qu'il n'y avait aucun trafic connu, autre que nous, dans notre secteur. Il a été pris note de notre intervention et un rapport a été établi par la contrôleuse. J'ai également informé ma compagnie. -----

Je pense vous avoir tout dit. J'ai motivé ma démarche par le fait que je n'avais jamais été témoin de ce genre de phénomène. Je n'ai aucune explication, et je répète que je ne pense pas qu'il s'agisse d'une défaillance du système.-----

le 12 août 2007 à 15 heures 40, lecture faite par moi de la déclaration ci-dessus, j'y persiste et n'ai rien à changer, à y ajouter ou à y retrancher.

La personne entendue

L'Officier de Police Judiciaire


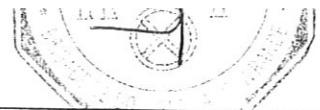


Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## MINISTÈRE DE LA DEFENSE

### BORDEREAU DE TELECOPIE



<input checked="" type="checkbox"/> NON PROTÉGÉ		<input type="checkbox"/> PROTÉGÉ		
		<input type="checkbox"/> DIFFUSION RESTREINTE	<input type="checkbox"/> CONFIDENTIEL DÉFENSE	
À TRANSMETTRE		<input checked="" type="checkbox"/> DÈS RÉCEPTION	<input type="checkbox"/> SANS URGENCE	
<b>E X P E D I T E U R</b>	SOCIÉTÉ, ORGANISME, ÉTABLISSEMENT OU UNITÉ : REGION DE BASSE NORMANDIE GPT.GD. CAEN CIE.GD. CAEN  BT.		<b>D E S T I N A T A I R E</b>	
	NOM : Gendarme			NOM :
	FONCTION : OPJ			FONCTION :
	TÉLÉPHONE :			TÉLÉPHONE :
	TÉLÉCOPIE :			TÉLÉCOPIE :
DATE : 12 AOÛT 2007		NUMÉRO : PV 00925/01568/2007		
NOMBRE DE PAGE(S) (y compris ce bordereau) : 01				
<p>Madame, Monsieur</p> <p>Nous avons été saisis d'une affaire concernant un phénomène atmosphérique non identifié (PAN).</p> <p>Dans le cadre de cette procédure, vous serait-il possible de nous indiquer :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- si M. _____ né le 06 septembre 1948, est bien pilote de ligne auprès de votre société.</li><li>- si M. _____ était bien le pilote du vol AF _____ BILBAO - CHARLES DE GAULLE, le 14/07/2007</li><li>- si M. _____ jouit d'une bonne moralité et s'il a déjà été l'objet d'un phénomène similaire</li><li>- quels sont les nom, prénom, date et lieu de naissance, et adresse du copilote du vol cité supra</li><li>- si un rapport concernant l'incident du vol mentionné supra a été établi</li></ul> <p>En vous remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.</p> <p style="text-align: right;">Gendarme </p> <p style="text-align: right;"></p>				

**BRITAIR****ASR**

AIR SAFETY REPORT

**ASR**

Référence interne :

1. Date :

**14/07/2007**

2. Type avion :

**F100**

3. Immatriculation :

**F-GPXA**

4. Vol n° :

**AF**

Provenance :

**BIO**

Destination :

**CDG**

5. Classement :

**TCAS  
TA-croisière  
Poursuite du vol****C.F.I.T**

- ☐ GPWS
- ☐ Ecart d'altitude
- ☐ Celage altimétrique
- ☐ Trajectoire d'approche

**Perte de contrôle en vol**

- ☐ STALL WARNING
- ☐ Perte de vitesse
- ☐ Feu/Fumée/Risque de feu à bord
- ☐ Anomalie configuration
- ☐ Masse et contrecharge/Chargement
- ☐ Wind shear
- ☐ Turbulence de sillage (Cadre 26)

**Collision en vol**

- ☐ TCAS (Cadre 27)
- ☐ AIRPROX (Cadre 27)
- ☐ Ecart d'altitude en croisière
- ☐ RVSM (Cadre 25)
- ☐ Ecart de navigation

**Collision au sol**

- ☐ IncurSION de piste
- ☐ Collision/Quasi collision

**Précurseurs d'accidents**

- ☐ Collision oiseaux (Cadre 28)
- ☐ Foudroiement (Cadre 29)
- ☐ Phénomène météo
- ☐ Urgence médicale
- ☐ Incapacité PEO
- ☐ Dommages avion
- ☐ Atterrissage dur
- ☐ Anomalie carburant
- ☐ Accélération-arêt
- ☐ Incident ATC
- ☐ Défaillance de communication
- ☐ Défaillance de procédure
- ☐ Déplacement de limitations
- ☐ PAY indiscipliné
- ☐ Patrimoine machine
- ☐ Equipement de sécurité
- ☒ Autre

6. Urgence :

- ☐ MAYDAY
- ☐ PANPAN
- ☐ AURAL WARNING
- ☐ MASTER CAUTION
- ☐ MASTER WARNING

7. Situation :

- ☐ Atterrissage/amerrissage forcé
- ☐ Utilisation matériel d'urgence
- ☐ Utilisation C/L d'urgence
- ☐ Descente d'urgence
- ☐ Utilisation réserve fuel
- ☐ Evacuation d'urgence

8. Conséquence en exploitation :

- ☐ Demi-tour en vol
- ☐ Demi-tour au parking
- ☐ Remise de gaz
- ☐ Changement d'appareil
- ☐ Détournement
- ☐ Dégagement terrain
- ☐ Vol retardé
- ☐ Vol annulé

9. Heure :

Heure: **14 h 40**  
Moment: **Jour**

10. Phase de vol :

- ☐ Parking
- ☐ Embarquement
- ☐ Push-back
- ☐ Roulage
- ☐ Décollage
- ☐ Montée
- ☒ Croisière
- ☐ Descente
- ☐ Approche
- ☐ Atterrissage
- ☐ Roulage
- ☐ Débarquement

11. Lieu (\*) :

\* si applicable

12. Type d'approche (\*) :

13. Piste (\*) :

Etat :

14. Parking (\*) :

15. Météo :

Vent : / / kt

Nébulosité : / ft

/ ft

Visibilité : **>10 km**Condition : **VMC**

QNH :

16. Temps significatif :

Phénomène(s) :

Qualificatif ☐ Faible ☐ Modéré ☐ Sévère

17. Altitude :

ft QNH

ou **FL 260**

18. IAS / MACH :

kt

ou **M. 73**

19. Configuration : Train

Volets : °

Spoilers :

PA **Oui**DV **Oui**Mode **AP**Automanette : **Oui**

20. Description de l'événement :

Plot (rond rouge + 300ft) de déplacement Sud Ouest (à peu près cap 240) s'affiche sur notre ND avec alarme "TRAFFIC-TRAFFIC".

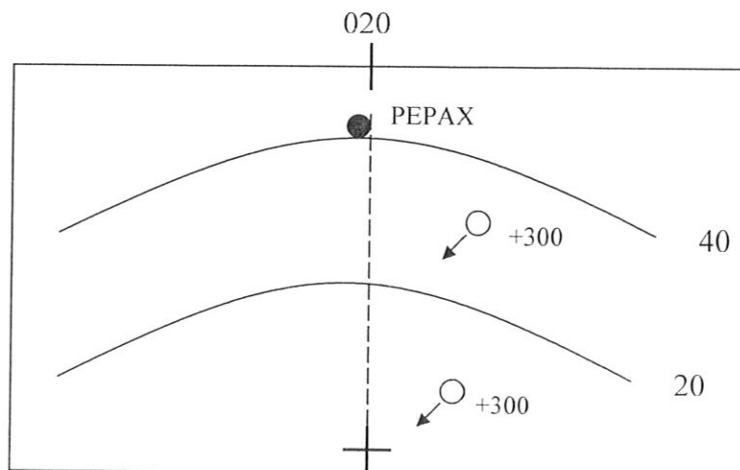
Le plot nous passe au dessus à plus de 300 ft.

Vitesse du plot sur ND Phénoménale, environ 25 NM en à peu près 5 secondes.

Aucun objet aperçu par les PNT.

Position de l'incident : environ 40 NM du 200° de PEPAX.

Contrôle informé : pas de trafic connu dans le secteur. Il fait un rapport de son côté.



<b>GENDARMERIE NATIONALE</b>				
Compagnie CAEN Unité				
Code Unité	P.V	Année	N° pièce	Feuillet
00925	01568	2007		1/1

## ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE

## PROCÈS-VERBAL D'INVESTIGATIONS

Nmr dossier justice

Le lundi treize août deux mil sept à quatorze heures trente minutes

Nous soussigné Gendarme, , Officier de Police Judiciaire en résidence

Vu les articles 59 et 298 du décret organique du 20 mai 1903, portant règlement sur l'organisation du service de la gendarmerie

Nous trouvant au bureau de notre unité  
suivantes :

rapportons les opérations

Suite aux déclarations de M. nous prenons attache avec le bureau de la société Brit'Air à CARPIQUET (14) afin de vérifier la véracité de son témoignage et sa crédibilité.

Nous sommes orientés vers le siège du groupe, basé à MORLAIX (29). Nous obtenons la confirmation du statut professionnel de M. ainsi que de sa bonne moralité. Le copilote du vol était M. né le 13/10/1973 Il jouit également d'une bonne réputation.

Un rapport a bien été établi par le pilote du vol Air France du 14 juillet 2007. Le rapport a été envoyé au bureau enquête analyse au BOURGET (93), qui après étude, a rendu des conclusions indiquant que le phénomène observé est dû à des faux échos.

Fait et clos

le 13 août 2007.

**L'Officier de Police Judiciaire**