

Rens

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 attaché 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. n'est pas un phénomène aérospatial non identifié mais simplement un faux écho.

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

L'Enquêteur

Reçu SOE le  
22. NOV. 2007  
Dest: SDDOP

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 Nov. 2007  
Signature(s)

Le 02/11/07  
Le Ca  
au comm  
de gendar  
s

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 FGPA, sous le numéro de vol Air France L'avion devait être complet. Nous étions deux dans le cocept.

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 environ 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 2.000 Km/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 contrôleur. 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



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		
<b>E X P E D I T E U R</b>	SOCIÉTÉ, ORGANISME, ÉTABLISSEMENT OU UNITÉ : <b>REGION DE BASSE NORMANDIE</b> GPT.GD. CAEN CIE.GD. CAEN  BT.		SOCIÉTÉ, ORGANISME, ÉTABLISSEMENT OU UNITÉ : <b>BRIT'AIR</b>	
	NOM : Gendarme	NOM :		
	FONCTION : OPJ	FONCTION :		
	TÉLÉPHONE :	TÉLÉPHONE :		
	TÉLÉCOPIE :	TÉLÉCOPIE :		
DATE : 12 AOÛT 2007		NUMÉRO : <b>PV 00925/01568/2007</b>		
NOMBRE DE PAGE(S) (y compris ce bordereau) : <b>01</b>				

Madame, Monsieur

Nous avons été saisis d'une affaire concernant un phénomène atmosphérique non identifié (PAN).

Dans le cadre de cette procédure, vous serait-il possible de nous indiquer :

- si M. \_\_\_\_\_ né le 06 septembre 1948, est bien pilote de ligne auprès de votre société.
- si M. \_\_\_\_\_ était bien le pilote du vol AF BILBAO - CHARLES DE GAULLE, le 14/07/2007
- si M. \_\_\_\_\_ jouit d'une bonne moralité et s'il a déjà été l'objet d'un phénomène similaire
- quels sont les nom, prénom, date et lieu de naissance, et adresse du copilote du vol cité supra
- si un rapport concernant l'incident du vol mentionné supra a été établi

En vous remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Gendarme



1. Date : <b>14/07/2007</b>	6. Urgence : <input type="checkbox"/> MAYDAY <input type="checkbox"/> PANPAN <input type="checkbox"/> MASTER CAUTION <input type="checkbox"/> MASTER WARNING	7. Situation : <input type="checkbox"/> Atterrissage/amerrissage forcé <input type="checkbox"/> Utilisation matériel d'urgence <input type="checkbox"/> Utilisation C/L d'urgence	<input type="checkbox"/> Descente d'urgence <input type="checkbox"/> Utilisation réserve fu <input type="checkbox"/> Evacuation d'urgence
2. Type avion : <b>F100</b>	8. Conséquence en exploitation : <input type="checkbox"/> Demi-tour en vol <input type="checkbox"/> Demi-tour au parking <input type="checkbox"/> Remise de gaz <input type="checkbox"/> Changement d'appareil <input type="checkbox"/> Déroutement <input type="checkbox"/> Dégagement terrain <input type="checkbox"/> Vol retardé <input type="checkbox"/> Vol annulé		
3. Immatriculation : <b>F-GPXA</b>	9. Heure : Heure: <b>14 h 40</b> Moment: <b>Jour</b>	10. Phase de vol : <input type="checkbox"/> Parking <input type="checkbox"/> Embarquement <input type="checkbox"/> Push-back <input type="checkbox"/> Roulage <input type="checkbox"/> Décollage <input type="checkbox"/> Montée <input type="checkbox"/> Croisière <input type="checkbox"/> Descente <input type="checkbox"/> Approche <input type="checkbox"/> Atterrissage <input type="checkbox"/> Roulage <input type="checkbox"/> Débarquement	
4. Vol n° : <b>AF</b>	11. Lieu (*) : * si applicable	12. Type d'approche (*) :	13. Piste (*) : Etat :
Provenance : <b>BIO</b>	15. Météo : Vent : / kt Nébulosité : / ft / ft	16. Temps significatif : Phénomène(s) Qualificatif <input type="checkbox"/> Faible <input type="checkbox"/> Modére <input type="checkbox"/> Sévere	14. Parking (*) : PA : <b>Oui</b> DV : <b>Oui</b> Mode : <b>AP</b> Automanette : <b>Oui</b>
Destination : <b>CDG</b>	17. Altitude : ft QNH ou FL <b>260</b>	18. IAS / MACH : kt ou M. <b>73</b>	19. Configuration : Train Volets : ° Spoilers : °
5. Classement :  TCAS TA-croisière Poursuite du vol	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 traffic connu dans le secteur. Il fait un rapport de son côté.		
<b>CFIT</b> <input type="checkbox"/> GPWS <input type="checkbox"/> Ecart d'altitude <input type="checkbox"/> Cielage altimétrique <input type="checkbox"/> Trajectoire d'approche			
<b>Perde de contrôle en vol</b> <input type="checkbox"/> STALL WARNING <input type="checkbox"/> Perte de vitesse <input type="checkbox"/> Feu/Fumée/Risque de feu à bord <input type="checkbox"/> Anomale configuration <input type="checkbox"/> Masse et centrage/Chargement <input type="checkbox"/> Windshear <input type="checkbox"/> Turbulence de sillage (Cadre 26)			
<b>Collision en vol</b> <input type="checkbox"/> TCAS (Cadre 27) <input type="checkbox"/> AIRPROX (Cadre 27) <input type="checkbox"/> Ecart d'altitude en croisière <input type="checkbox"/> RVSM (Cadre 25) <input type="checkbox"/> Ecart de navigation			
<b>Collision au sol</b> <input type="checkbox"/> Incursion de piste <input type="checkbox"/> Collision/Quasi collision			
<b>Précureurs d'accidents</b> <input type="checkbox"/> Collision oiseaux (Cadre 28) <input type="checkbox"/> Foudroiement (Cadre 29) <input type="checkbox"/> Phénomène météo <input type="checkbox"/> Urgence médicale <input type="checkbox"/> Incapacité PEO <input type="checkbox"/> Dommage avion <input type="checkbox"/> Atterrissage dur <input type="checkbox"/> Anomalie carburant <input type="checkbox"/> Accélération-arêt <input type="checkbox"/> Incident ATC <input type="checkbox"/> Défaillance de communication <input type="checkbox"/> Défaillance de procédure <input type="checkbox"/> Département de limitations <input type="checkbox"/> PAX indiscipliné <input type="checkbox"/> Panne/État machine <input type="checkbox"/> Équipement de sécurité <input checked="" type="checkbox"/> Autre			

**GENDARMERIE NATIONALE**

Compagnie

CAEN

Unité

**ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE****PROCÈS-VERBAL D'INVESTIGATIONS**

Code Unité	P.V	Année	N° pièce	Feuillet
00925	01568	2007		1/1

*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 attaché 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 à 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