

Reçu le 24 AOUT 2010

GENDARMERIE NATIONALE

PROCÈS-VERBAL DE RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF

Code Unité	P.V	Année	Nmr Dossier Justice
06926	00179	2010	

N° pièce	N° feuillet
1	1/1

Analyse et références

Objet OBSERVATION D'UN O.V.N.I (OBJET VOLANT NON IDENTIFIE) PAR UN PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE (PILOTE) DE LA COMPAGNIE AIR CALEDONIE INTERNATIONAL.

Références

Nous soussigné

Vu l'article L.3211-3 du code de la défense

Nous trouvant au bureau de notre unité, rapportons les opérations suivantes :

Le 04 août 2010 à 08 heures 30, monsieur, 44 ans, pilote pour la compagnie Air Calédonie International, se présente à notre bureau. Il désire porter à notre connaissance des faits dont il a été témoin le 27 juin 2010, alors qu'il effectuait un vol commercial à bord d'un Airbus A.330, entre NOUMEA et SEOUL.

Il n'a pu venir relater les faits avant car son emploi du temps professionnel ne le permettait pas.

Il a commencé sa carrière comme pilote de chasse pendant 15 ans avant d'exercer comme pilote de ligne à partir de 2001. Il totalise 10 000 heures de vol. Il est entré à la compagnie Air Calin au mois d'août 2008.

Le 27 juin 2010, monsieur décolle de NOUMEA en tant que 2ème pilote. Le commandant de bord est monsieur. Un 3ème membre d'équipage (obligatoire pour cette destination) est présent dans le cockpit.

Après 5 heures de vol, l'avion qui se trouve à une altitude de 12500 mètres (FL 400), à la vitesse (sol) de 460 Noeuds (Mach 0.8 – 830 km/h) pénètre dans la zone de contrôle de GUAM, dans l'archipel des Mariannes. Cette île a la particularité d'abriter une base militaire américaine très sensible où sont stationnés des bombardiers furtifs Northrop B.2 « Spirit » et des chasseurs furtifs de dernière génération Lockheed F.22 « Raptor ». M. est assis en place gauche et le 3ème pilote en place droite. Le commandant de bord a pris son tour de repos.

Alors qu'il se trouve à 120 Mille nautiques (220 kms environ) de GUAM, le pilote aperçoit soudainement une lumière très brillante à quelques degrés à gauche de l'étoile polaire. Ce point brillant de couleur blanche très intense, net et sans scintillement suit une trajectoire parfaitement rectiligne et uniforme vers le sud. Son altitude est estimée par le témoin à plus de 80 000 Pieds (entre 25 et 30 000 mètres) et sa vitesse à Mach 6 (6600 Km /h). Aucune trace de fumée ou de combustion n'est visible. Vu la vitesse de déplacement et l'altitude, il ne peut s'agir ni d'un satellite, ni d'une fusée, ni d'un appareil traditionnel connu.

Après 2 minutes 30 d'observation, M. prend contact avec le contrôle de GUAM pour relater les faits. D'abord surpris, le contrôleur a répondu par la négative avant de demander sèchement à l'équipage d'un avion d'American Airlines croisant dans cette zone s'il voyait le même phénomène. L'équipage a confirmé la présence de ce point lumineux ainsi que la vitesse et l'altitude. M. suppose que le contrôleur a dû avoir un contact radar avec cet O.V.N.I car il a donné à l'autre équipage un relèvement précis alors qu'aucune précision sur le cap suivi ne lui avait été transmise.

Passionné d'aviation, le témoin est intéressé par les dernières technologies aéronautiques et spatiales. A ce titre, il ne peut expliquer le phénomène dont il a été témoin, c'est pourquoi, il tenait à la porter à notre connaissance. Son audition fait l'objet de la pièce n°2. Le croquis établi lors des faits par M. la feuille de route et l'extrait de carte de navigation font l'objet de la pièce N°3

L'A.P.J.

(DESTINATAIRES)

- [2] - M. le haut-Commissaire de la République à NOUMEA
- [1] - M. le Directeur de l'Aviation Civile à NOUMEA
- [1] - M. le Directeur de GEIPAN (C.N.E.S) à TOULOUSE
- [1] - M. le Colonel, Commandant la G.T.A à PARIS.
- [1] - Archives : I

Date de clôture

09/08/ 2010

Signature(s)

L'Adjudant
Le



GENDARMERIE NATIONALE

Commendement de la Gendarmerie de Nouvelle-Calédonie

RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF

**PROCÈS-VERBAL D'AUDITION
TÉMOIN**

Code Unité	P.V	Année	Nmr Dossier Justice
06926	00179	2010	

N° pièce	N° feuillet
2	1/2

Analyse et références

Objet **OBSERVATION D'UN O.V.N.I (OBJET VOLANT NON IDENTIFIE)**

Références

Le mercredi 4 août 2010 à 09 heures 00 minute

Nous soussigné

Vu les articles L.3211-3 du code de la défense

Nous trouvant au bureau de notre unité

rapportons les opérations suivantes :

Le 04 août 2010 à 09 heures 00, nous procédons à l'enquête citée en référence

IDENTITÉ

Nom		Prénom		
Sexe	Situation de Famille	Date Naissance	Commune Naissance et Code Postal	Insee
M				
Adresse		Validité état civil		
Commune et Code postal	Insee	N° de Téléphone	Profession	Nationalité (si étranger)
			Personnel NAVIGANT TECHNIQUE	

DÉCLARATION

Je suis pilote de ligne pour la compagnie aérienne AIR CALIN depuis août 2008. Auparavant, j'ai été pilote de chasse pendant 15 ans (de 1986 à 2001), puis pilote de ligne jusqu'à ce jour. Je totalise 10 000 heures de vol.

Le 27 juin 2010, j'effectuais un vol NOUMEA-SEOUL à bord de l'avion Airbus A.330 immatriculé F-OJSE. J'étais en place gauche en remplacement du commandant de bord qui prenait son tour de repos.

5 heures après le décollage, soit à 18 heures 05 Z, de nuit, alors que nous étions en croisière au niveau de vol 400, soit 12 500 mètres, au cap 320° et à 120 Milles Nautiques au sud est de l'île de GUAM en plein océan Pacifique, j'ai observé dans mes 1 heures (30° à droite), une lumière qui est apparue soudainement à quelques degrés à gauche de l'étoile polaire à une altitude que j'estime à au moins 80 000 pieds lorsqu'il est passé sur notre travers droit. Cette lumière très brillante se déplaçait vers le Sud Est à une vitesse très élevée régulière que j'estime à au moins 6600 KM/H ou MACH 6.

la personne entendue :

L'enquêteur

(DESTINATAIRES)

- [1] - M. le Haut Commissaire der la République à NOUMEA
- [1] - M. le directeur de l'Aviaition Civile à NOUMEA
- [1] - M. le directeur de GEIPAN à TOULOUSE
- [1] - M. le Colonel, Commandant la G.T.A à PARIS.
- [1] - Archives

Date de clôture

Signature(s)

L'A.C.
Le 17 08 2010
BRIGADE DES TR

Cet objet se présentait sous la forme d'un point brillant de couleur blanche très intense, nette et sans scintillement qui ne correspond ni à un phare, ni à une combustion genre flamme de moteur fusée ou réacteur. Sa trajectoire était parfaitement rectiligne et uniforme. Il n'y avait pas de traînée.-----

Lorsque l'objet est passé à mes 3 heures, environ 2 minutes 30 après la première observation, j'ai contacté le contrôle radar de GUAM en lui demandant s'il avait un contact dans le secteur ou je voyais cette lumière et qui évoluait très haut et très vite. L'île de GUAM et son espace aérien est très surveillé car elle abrite la base militaire de US AIR FORCE de ANDERSEN où sont stationnés les bombardier furtifs B.2 et les intercepteurs F.22. Je n'ai pas donné de position précise ni de cap. Le contrôle a paru surpris et a répondu dans un premier temps par la négative. Une minute plus tard, il a contacté un avion de ligne de la compagnie American Airlines qui évoluait sous son contrôle en lui demandant de chercher un trafic dans ses 1 heure. J'ai constaté que le contrôleur qui était surpris au premier contact paraissait maintenant nerveux et donnait des informations de manière très sèche. Je ne sais comment ce contrôleur a pu donner un relèvement précis de la trajectoire de l'O.V.N.I alors que je ne lui avait donné aucun cap. Je suppose que le contrôle avait obtenu un contact radar avec cet objet. -

L'équipage d'Américan Airlines a confirmé le visuel de l'objet dans ses 1 heures avec les mêmes observations que moi à savoir même vitesse et altitude très élevée.-----

Cette observation que mon collègue a observé également en place droite a duré 5 minutes avant que l'objet disparaisse dans l'angle mort de notre avion soit environ à 5 heures ou 150° droite.-----

Je tiens à préciser qu'au moment de cette observation, les conditions météorologiques étaient excellentes et nous avions une visibilité sans limitation avec une pleine lune quasiment à la verticale.

J'ai 24 ans d'expérience en tant que pilote professionnel et c'est la première fois que j'observe ce phénomène, c'est pour cela que je tiens à la faire connaître des autorités. Etant passionné d'aviation, je suis intéressé par les dernières technologies aéronautiques et spatiales. A ce titre, je ne connais aucun appareil expérimental qui puisse afficher de telles caractéristiques de vol et d'apparence. -----

Je peux également affirmer avec certitude que ce phénomène ne peut être d'origine naturelle. Il avait toutes les caractéristiques d'un vol piloté avec une trajectoire parfaitement rectiligne, uniforme et horizontale.-----

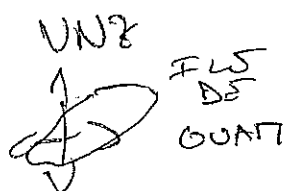
le 04 août 2010 à 09 heures 25, lecture faite par moi des renseignements d'état civil et de la déclaration ci-dessus, j'y persiste et n'ai rien à changer, à y ajouter ou à y retrancher.

La personne entendue :

L'enquêteur :

UNASS 185'

OBJECT ALTITUDE $z > 80.000'$



SE (SUD EST)

FIN OBSERVATION

z 1805 z
26/06/2006

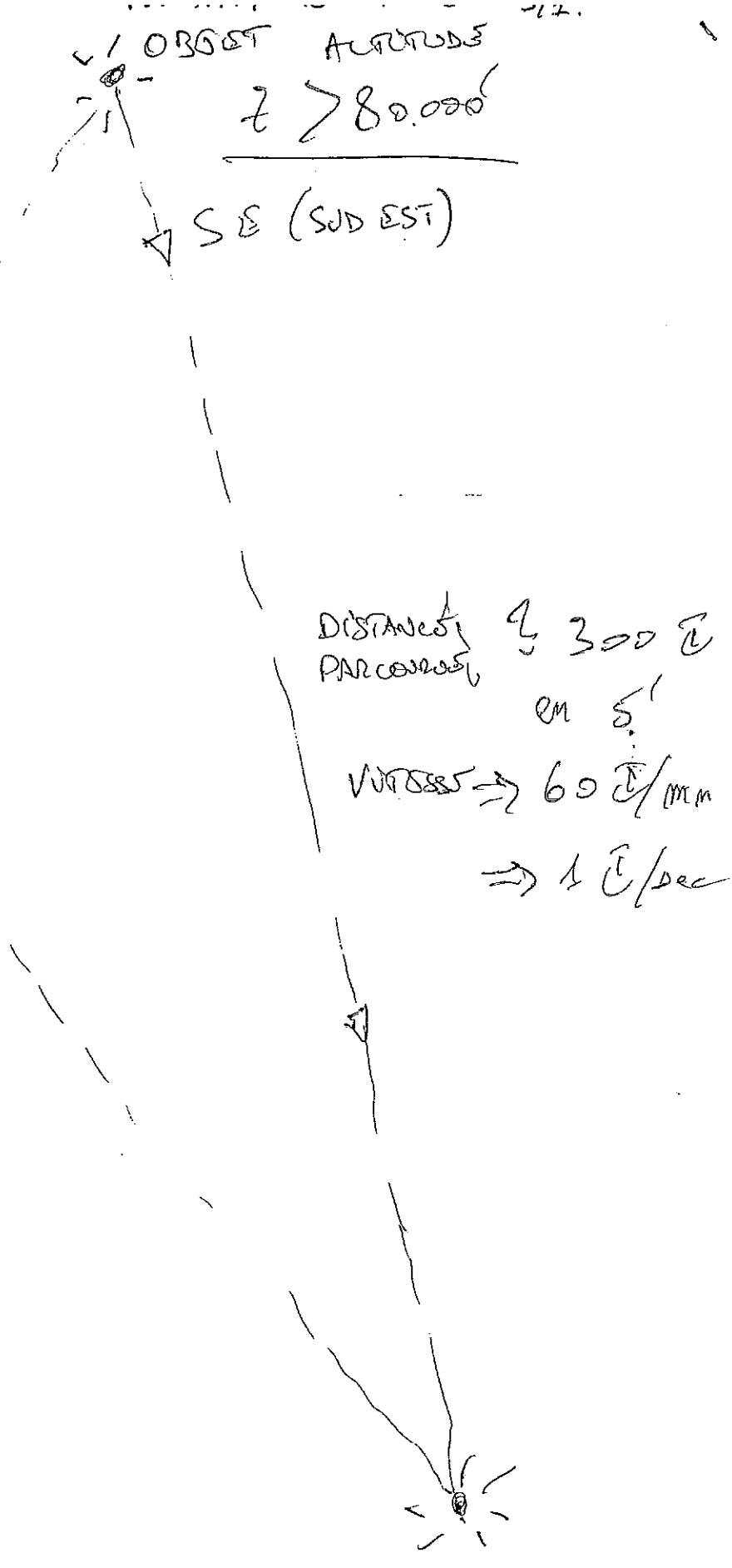
DEBUT OBSERVATION

FL400 170.8

~~UNASS~~
GALSS

1749
FL400

DISTANCES PARCOURUES $\approx 300'$
EN 5'
UNASS $\Rightarrow 60'$ / μm
 $\Rightarrow 1'$ / μm



175-177/1010 Piece n° 3/2

CFP INPUT MESSAGE DATE TIME REF 271047
START OF CFP REF : P3ZXR - ACI700 01 NWWW RKSI

RECALL P3ZXR ACI700 /27JUN NWWW TO RKSI M82 CI000 IFR 27/06/10

1047 FOR ETD 1305Z PROGS 27/0600Z A330-20 F-OJSE KGS
ETA 2224Z
ROUTE AVG WIND - AVG TEMP BLOCK IN : ... LDG : ...
NOUICN1 M001 - P03 BLOCK OUT : ... T/O : ...
BLOCK TME : ... AIRB.TME : ...
FL 38/40

175
907
13 crew

	E. FUEL	A. FUEL	E. TME	DIST	NAM	
DEST RKSI 048578	48600	48600	09.19	4304	4317	---
RTE.R 3 PC 001457	1500	1500	00.17			FUEL CALC: 45600
ALT.R RPKK 003618	8600	8600	00.42	0217	0215	---
FIN.R 001765	2000	2000	00.30			LW CORRNS: 700
EROPS 000000			00.00			---
REQD. FUEL 055418	55700	55700	10.48			TOT FUEL: 46500
XTRA 000000	1100	1100	00.00			---
TAXI 000400	400	400				---
TTL. FUEL 055818	57200	57200	10.48			---

CAPT SIGN
DISP SIGN
BLOCK FUEL 57.2 t

1 LIFT 2D
1 WCHS G
3 WCHRS Y
1 FLEDA R

FUEL BURN INCREASE PER 1000 KGS ADDITIONAL TAKEOFF WT 00199 KGS
FUEL BURN DECREASE PER 1000 KGS SUBTRACT TAKEOFF WT. 00195 KGS

	E. WT	ACT. WEIGHTS	STRUC/OPS LIMITS
BASIC WT 124705			
PLD 011295			
ZFW 136000	136600	ZFW	170000
TOF 055418	557800		
TOW 191418	192400	TOW	230000 OTOV
EBO 048578			
LAW 142840		LAW	182000 OLDW

ROUTE DESCRIPTION : COMPANY ROUTE NOUICN1 RNAV ROUTE.
CLEARANCE

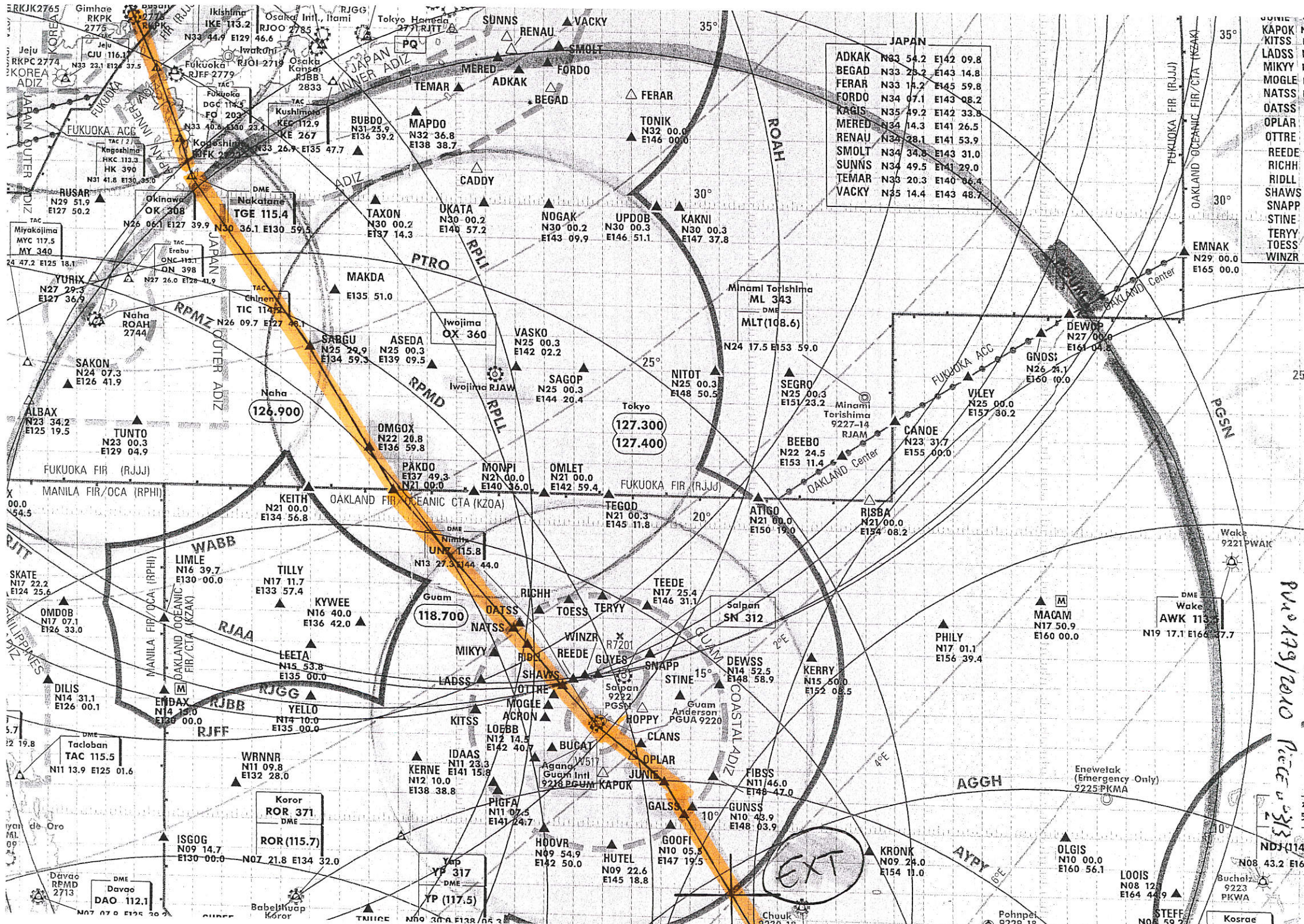
NWWW TOSA2E GOPRA A597 UNZ G339 HKC A582 BITUX Y53 GOTLO G585 BULLS
BULL1A RKSI

:ATIS:

:AC :ENG A/I : RWY STATE : INOP SYSTEM:

: T/O CONFIG : TOGA : FLEX :
: :
: :WEIGHT : V1 : VR : V2 : TFLEX : V1 : VR : V2 :
: :
: RWY : : : : : : : : : :

: T/O CONFIG : TOGA : FLEX :
: :
: :WEIGHT : V1 : VR : V2 : TFLEX : V1 : VR : V2 :
: :
: RWY : : : : : : : : : :



ADKAK	N33 54.2	E142 09.8
BEGAD	N33 28.2	E143 14.8
FERAR	N34 14.2	E145 59.8
FORDO	N34 07.1	E143 08.2
KAGIS	N35 49.2	E142 33.8
MERED	N34 14.3	E141 26.5
RENAU	N34 28.1	E141 53.9
SMOLT	N34 34.8	E143 31.0
SUNNS	N34 49.5	E141 29.0
TEMAR	N33 20.3	E140 06.4
VACKY	N35 14.4	E143 48.7

- JUNIE N1
- KAPOK N1
- KITSS N1
- LADSS N1
- MIKY N1
- MOGLE N1
- NATSS N1
- OTSS N1
- OPLAR N1
- OTRE N1
- REEDE N1
- RICHH N1
- RIDLL N1
- SHAWS N1
- SNAPP N1
- STINE N1
- TERYY N1
- TOESS N1
- WINZR N1

EXT

Pur 179/2010
 Note 233
 NDJ 114.3
 N08 43.2 E167
 OI N1
 E1