

Compagnie :

RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF

BORDEREAU D'ENVOI
DE
PROCEDURE

C.U. 08431 - PV 00351/97

1

Date des faits : Le 28 janvier 1994
Lieux des faits : COULOMMIERS (77), niveau de vol 390
Vol AIR FRANCE 3532 NICE -LONDRES

OBJET :

OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES
(O.V.N.I)

NUMERO	DESIGNATION DES PIECES
01	Procès-verbal de synthèse.
02	Courrier de Mr adressé à notre unité, en date du 27.02.1997
03	Article paru dans PARIS MATCH, en date du 13.02.1997 (2 feuillets)
04	Photocopie du carnet de vol, janvier 1994 de Mr , commandant de bord AIR FRANCE.
05	Suivi de vol OCTAVE, AIR FRANCE 3532, du 28.01.1994 (3 feuillets)
06	fax en date du 05.03.1997, réf. DGA/T/EO/ST/SEPRA n° 97.427, émanant du SEPRA et destiné à Mr
07	Fax en date du 07.04.1997, réf. DGA/T/EO/ST/SEPRA n° 97.448, émanant du SEPRA et destiné à Mr
08	Fax en date du 09.05.1997, émanant de Mr et destiné à Mr VELASCO du SEPRA-CNES à TOULOUSE.
09	Fax sans n°, en date du 07.03.1997, émanant du Général de Division Denis LETTY, destiné à Mr
10	Audition de Mlle , Officier pilote au sein de la compagnie AIR FRANCE.
11	Photocopie du courrier adressé par Mlle à Mr VELASCO du CNES à TOULOUSE.

1 M. le Prefet de la Seine-Saint-Denis à BOBIGNY (93)	1 D.G.S.N	Transmis le 27 06 1997
2 Gendarmerie de l'Air, Groupement région Aérienne NORD-EST B.A 107	1 Bureau Defense Operation	
78129 VILLIEV VILLACOUBLAY	1 D.G.S.N	23 JUL. 1997
1 Archives	1 Section Renseignements	

23 JUL. 1997
NE

C.U. 08431 - PV 00351/97

01

1

ANALYSE ET REFERENCES :

OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES
(O.V.N.I)

Nous soussigné : gendarme

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

Rapportons les opérations suivantes :

P R E A M B U L E

Le 27 février 1997, Monsieur [redacted], commandant de bord au sein de la compagnie aérienne AIR FRANCE expédie une lettre à notre unité. Il veut porter à notre connaissance des faits qui se sont produits lors d'un vol NICE-LONDRES en date du 28 janvier 1994.

Monsieur [redacted] porte notre attention sur un phénomène mystérieux et inexplicable dont il a été le témoin principal lors de son vol entre NICE et LONDRES.

(PIECE N° 2)

E N Q U E T E

Commandant de bord de l'AIRBUS A.320 immatriculé F-GFKG, il assure le vol AIR FRANCE 3532 avec Mademoiselle [redacted] jeune co-pilote. Monsieur [redacted] précise qu'aux environs de COULOMMIERS (77), au niveau 390 (11700 M), par d'excellentes conditions météorologiques, lui et son équipage ont aperçu un objet représentant un disque géant, avec des bords légèrement flous.

Cet objet, non identifiable est devenu transparent et a disparu subitement.

L'équipage prévient aussitôt le centre de contrôle de REIMS.

Le centre de détection et de contrôle de la base de Cinq Mars La Pile près de TOURS a enregistré la trace radar de cet engin pendant 50 secondes, au cap ouest 240, à une vitesse d'environ 100 noeuds.

Monsieur [redacted] nous remet copie de son carnet de vol de janvier 1994 ainsi qu'une copie du suivi de vol OCTAVE qui a été rempli par lui-même.
(CF PIECES N° 4 et 5)

Voir bordereau d'envoi.

Date de clôture
29/06/1997

Transmis le :

par
L'adjudant-chef

DE

RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF

C.U. 08431 - PV 00351/97

01 2

Le commandant de bord de l'AIRBUS ne juge pas utile de prévenir sa hiérarchie, expliquant qu'il est difficile de témoigner sur un tel sujet.

Pourtant, un article paru dans PARIS MATCH le 13 février 1997 l'incite à rédiger un rapport pour corriger quelques erreurs et apporter quelques précisions sur cette rencontre inattendue.

(CF PIECE N° 3)

Contacté téléphoniquement, Monsieur nous envoie par l'intermédiaire du FAX copie des différents courriers qu'il a reçu du C.N.E.S (Centre National d'Etudes Spatiales), du S.E.P.R.A (Service d'Expertise des Phénomènes des Rentrées Atmosphériques) et du Général Général de Division Aérienne (2ème section).

(PIECES N° 6 , 7 , 8 , et 9)

Mademoiselle , officier navigant et jeune co-pilote au moment des faits, se présente au bureau de notre unité. Lors de son audition, elle nous remet une photocopie d'un courrier qu'elle a adressé au S.E.P.R.A. Dans ce courrier, elle explique en détails ce qu'elle a vu le 28 janvier 1994.

(PIECES N° 10 et 11)

Le stewart présent ce jour là n'a pas encore été identifié et des recherches sont en cours actuellement à AIR FRANCE.

C L O T U R E

Les faits décrits par l'équipage de l'AIRBUS A.320 sont inexpliqués à ce jour. MONSIEUR est sollicité par le S.E.P.R.A et le C.N.E.S qui continuent leurs recherches.

Actuellement, une enquête est en cours. Elle est diligentée par le Général Général de Division Aérienne.

Fait et clos à ROISSY EN FRANCE le 29 juin 1997.

Le Gendarme

Paris

Le 27 Février 1997

Mr

à
GENDARMERIE NATIONALE

Objet : rencontre OVNI du 28 janvier 1994, AF 3532, Nice-Londres.

Copie : Mlle _____ Copilote AIR FRANCE; Mr _____ Chef pilote A320;
Mr _____, Officier de Sécurité des Vols, Air France; Mr Jean-Jacques VELASCO, Sepra, CNES,
Toulouse.

L'article paru le 13 février 1997, dans la revue Paris-Match, m'oblige à rédiger un rapport pour corriger quelques erreurs et apporter quelques précisions sur la rencontre OVNI du 28 janvier 1994, dont il est question.

J'étais le Commandant de Bord de l'Airbus A320, du vol Air France 3532, qui effectuait la liaison Nice-Londres du 28 janvier 1994; Vous pouvez trouver en annexe une copie de mon carnet de vol de janvier 1994, ainsi qu'une copie du suivi de vol Octave, qui a été rempli par moi-même lors de cette navigation.

Vous comprendrez à la lecture des lignes qui vont suivre qu'il est difficile de témoigner sur un phénomène mystérieux et inexplicable, et pourquoi j'ai refusé, dans un premier temps, d'écrire un rapport sur cette rencontre.

Nous étions en croisière aux environs de Coulommiers, au niveau 390 (11 700m), par d'excellentes conditions météorologiques, avec une visibilité de 100 à 150 NM (200 à 300 kms) et une couverture nuageuse d'alto cumulus.

Un steward se trouvant dans le poste, a le premier vu cet objet et s'est exclamé : un ballon météo !
La jeune copilote _____ l'a identifié elle aussi, dans un premier temps, comme un ballon météo.
Je suis le troisième et le dernier à l'avoir vu, et identifié comme étant un avion en virage à 45° d'inclinaison, avant qu'il n'ait les ailes à l'horizontal.....

L'excellente visibilité et la présence d'alto cumulus m'a permis ensuite d'estimer que cet objet était à environ 25 NM, au FL 350 (10 500m), et à nos 10 heures.

Nous l'avons dépassé et put remarquer sa forme brune, avec des bords légèrement flous, et une taille immense, que j'estime à environ 1 000 m, pour une épaisseur de 100 m (un avion n'est qu'un point minuscule à 25NM).

Cet objet semblait être un gigantesque disque, que nous avons pu voir sous plusieurs angles.

Lorsque nous l'avons laissé sur l'arrière de l'appareil, je l'ai vu devenir transparent et disparaître, sans bouger.

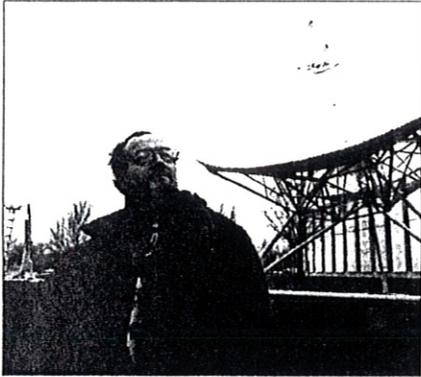
Nous avons immédiatement contacter le Centre de Contrôle de Reims pour savoir s'il avait des informations sur ce que nous avions vu.

Le reste de l'histoire est dans l'article de Paris Match, qui m'a appris que cet objet avait laissé une signature radar.

Je me tiens à votre disposition pour de plus amples informations.

PARIS-MATCH. 13 Février 1997.

DEPUIS 1974, L'ETAT FRANÇAIS MET TOUS LES MOYENS AU SERVICE DE POUR ETUDIER LES PHENOMENES D'OVNIS



Au Cnes de Toulouse, Jean-Jacques Velasco est un peu le Fox Mulder français : c'est lui qui dirige le Service d'expertise des phénomènes de rentrée atmosphérique, créé en 1974.

Tout paraît normal, le 28 janvier 1994, à bord de l'Airbus A 300 du vol Air France 3532, qui a décollé de Nice et se dirige vers Londres. Mais, soudain, les trois hommes d'équipage n'en croient pas leurs yeux. A 13 h 14, à la verticale de Coulommiers, un objet « de couleur sombre, en forme de cloche », surgit à gauche de l'avion comme s'il cherchait à lui couper la route. Presque aussitôt, témoignèrent les trois hommes, « l'objet a changé de forme pour devenir une lentille brune marron ». Il va rester près d'une minute à leur hauteur, avant de disparaître subitement. Depuis 1983, les pilotes des compagnies françaises disposent, lors de chaque vol, d'un formulaire pour décrire les « phénomènes aérospatiaux non identifiés » qu'ils pourraient rencontrer ; mais c'est avec le Centre régional de navigation aérienne de Reims que l'équipage entre en contact radio. Le Coda (Centre opérationnel de la défense aérienne), prévenu, transmet une note d'information à Jean-Jacques Velasco.

Ingénieur opticien, ce quinquagénaire est le Fox Mulder français. Responsable du Sepra (Service d'expertise des phénomènes de rentrée atmosphérique) au Cnes (Centre national d'études spatiales) de Toulouse, il mène l'enquête, un peu comme le héros d'« Aux frontières du réel », chaque fois que des témoins crédibles rapportent des faits apparemment irrationnels. Mais lui n'a pas à déjouer de complot pour se faire entendre. La modestie de son bureau, une pièce de 15 mètres carrés décorée de dessins d'enfants, est trompeuse : les autorités, qui lui allouent un budget de 250 000 à 300 000 francs, prennent son travail très au sérieux. Dès qu'il le souhaite, tous les services de l'Etat sont priés de l'aider dans ses enquêtes. Il a étudié plus de 3 000 cas depuis la création de son service, en 1974. Procès-verbaux des brigades de gendarmerie et des commissariats de police, rapports de la Météorologie nationale, communiqués de l'aviation civile et militaire, il épluche

tout. « Chaque information, dit-il, est méthodiquement étudiée. L'enquête peut durer plusieurs années, avec le concours d'éminents spécialistes en médecine, psychopathologie, psychosociologie, biochimie, biologie végétale et animale, chimie organique, astronomie, physique de l'atmosphère, archéologie, géologie, minéralogie, cristallographie, mécanique des sols, physique des structures et matériaux, acoustique, électronique, micro-ondes. » Les résultats sont classés en quatre catégories : cas « parfaitement identifiés » (canulars et phénomènes connus), « probablement identifiés » (mais subsistent certaines doutes), « inanalysables » (informations incomplètes ou incompréhensibles) et « non identifiés » (aucune explication satisfaisante). Quelques-uns seulement, dans cette dernière catégorie, résistent longtemps à l'examen. En un peu plus d'un demi-siècle, on en recense environ 600 dans le monde, dont une dizaine en France. Jean-Jacques Velasco n'aborde aucune affaire à la légère. Après avoir lu le rapport du Coda sur l'Airbus, il interroge la défense aérienne. Coup de théâtre. Pour la première fois en France, un ovni a laissé une piste radar.

La défense aérienne a pour mission de « préserver l'intégrité de notre espace aérien ». Son champ de surveillance atteint le niveau 660 (22 000 mètres d'altitude) et elle doit identifier tout appareil qui survole le pays. Nuit et jour, en liaison constante avec 250 aviateurs spécialisés et 10 sites de veille radar de haute altitude, des opé-

rateurs radar scrutent les cieux depuis le gigantesque bunker souterrain de Taverny, près de Paris. C'est là, à 60 mètres de profondeur, à l'abri de toute attaque nucléaire, bactériologique ou chimique, que sont établis les principaux postes de commandement nationaux : Gypse, le P.c. du président de la République, Centaure, celui du Premier ministre, et, bien sûr, tous ceux de l'armée de l'air.

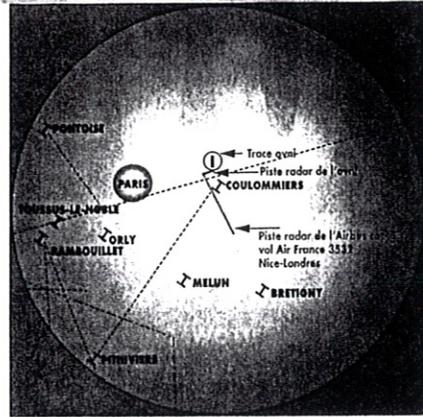
SUR LES ECRANS RADAR, LA TRACE DE L'OVNI A ETE ENREGISTREE PENDANT 50 SECONDES

Dans la salle du Centre de conduite des opérations aériennes, un système informatisé vérifie la conformité des plans de vol déposés et des pistes radar correspondantes. Les opérateurs n'archivent que les traces non identifiées. Jusqu'à présent, on avait toujours fini par découvrir qu'il ne pouvait s'agir que de petits avions de tourisme ou d'hélicoptères privés. Cette fois, il en va différemment. On n'a pas pu identifier l'engin dont le centre de détection et de contrôle de la base de Cinq-Mars-la-Pile, près de Tours, a enregistré la trace radar pendant 50 secondes, au cap ouest 240, à une vitesse de 100 nœuds (185 km/h). L'ovni - puisque c'en reste un à ce jour - a effectivement coupé la trajectoire de l'Airbus. Renseignement aussitôt classifié « Défense », l'enquête n'étant pas close. Selon un document officiel, « le Coda a fait

JEAN-JACQUES VELASCO

PAR JEAN-PIERRE BIOT

**RESTITUTION DES TRAJECTOIRES
 DES PISTES GA (AFR 3532) ET AJ653
 LE 28 JANVIER 1994 DE 13 H 12' A 13 H 20'**



← BALISE

transmettre au pilote l'obligation de déposer un compte-rendu à la gendarmerie». Il ne l'a pas fait. Sans doute par peur de n'être pas cru, même si les spécialistes du Cnes ne mettent pas en doute son précieux témoignage.

Des visiteurs d'un autre monde survoleraient-ils discrètement la Terre à bord de vaisseaux interplanétaires? « C'est une hypothèse que je ne peux ni accepter ni rejeter, reconnaît Jean-Jacques Velasco. Le scientifique que je suis la refuse par rationalité, mais elle doit être prise en considération. Une explication sociopsychologique du phénomène serait trop simpliste et ne correspondrait pas totalement à ce qui a été observé. Je ne crois pas non plus à des prototypes militaires secrets, en raison de la durée du mystère, du nombre de personnes qui seraient impliquées et des coûts faramineux que cela supposerait.»

L'affaire « la plus troublante » dont Jean-Jacques Velasco ait eu à s'occuper est celle de Trans-en-Provence, près de Draguignan. L'après-midi du 8 janvier 1981, Renato Nicolai

Ce document de la défense aérienne montre la trace laissée sur les radars, quatre jours auparavant, par le mystérieux engin qu'un Alibris a croisé à la verticale de Coulommiers.

bricolait dans son jardin. « Vers 17 heures, déclare-t-il aux gendarmes le lendemain, mon attention a été attirée par une sorte de petit sifflement. J'ai vu en l'air un engin, qui ne tournait pas, descendre vers le sol. [...] Je m'en suis approché. Aussitôt, il s'est soulevé, toujours en émettant un sifflement léger. Arrivé au-dessus des arbres, il est parti assez rapidement en direction nord-est. Au-dessous, j'ai vu quatre ouvertures, par lesquelles ne s'échappaient ni flammes ni fumée. [...] L'engin avait la forme de deux assiettes renversées l'une contre l'autre. Il devait mesurer environ 1,50 mètre de hauteur. Il avait le couleur du plomb, et une nervure tout autour de sa circonférence. » Le maire de Trans-en-Provence, Jean-Pierre Portheret, reste dubitatif. « M. Nicolai, explique-t-il, n'a aucune vie sociale dans la commune. En ville, personne ne le connaît : je ne l'ai moi-même jamais rencontré! » Une voisine, Mme Morin, maraîchère, déclare : « J'étais dans mon jardin, d'où je peux voir la maison de M. Nicolai. Le soir où celui-ci aurait aperçu un ovni, moi, je n'ai rien vu ni entendu. » Et d'aucuns, en ville, disent qu'ils ont entendu Nicolai murmurer en italien : « Ce que ces Français peuvent être couillons! » « Les nombreuses contradictions de son récit font penser que toute cette histoire de soucoupe volante n'est qu'une mascarade », conclut le maire. Mais Renato Nicolai, retourné en Italie, n'est plus là pour défendre sa bonne foi...

UN RAPPORT SCIENTIFIQUE QUI "POSE PLUS DE QUESTIONS QU'IL N'APPORTE DE REPONSES"

Jean-Jacques Velasco ne partage de toute façon pas, à l'encontre de ce témoin, la défiance des élus locaux. « L'enquête, dit-il, prouve qu'il a bien vu ce que l'on pourrait appeler, dans l'état actuel de nos connaissances, une soucoupe volante. » Seul un hélicoptère Alouette II est censé avoir survolé la région, à 200 mètres d'altitude, une demi-heure plus tôt. Sitôt alerté, le Gepan (Groupe d'étude des phénomènes aérospatiaux non identifiés, qui deviendra le Sepra en 1988) a constaté la matérialité des faits. Sur le lieu de son atterrissage, l'appareil inconnu a laissé une empreinte circulaire de 2 mètres de diamètre. Audition du témoin et de son épouse, relevé topographique et photographique des lieux, prélèvement et analyse d'échantillons de la végétation et du terrain, vérification des conditions météorologiques. Après plus de deux ans de recherches, le Cnes consacrera à l'affaire une « note technique » de 70 pages bourrées de photos, croquis et schémas, de rapports d'analyses, de commentaires scientifiques très fouillés. Sa conclusion écarte l'hypothèse d'une supercherie. « Il a été possible de montrer qualitativement l'occurrence d'un événement de grande ampleur ayant entraîné des déformations mécaniques, un échauffement, et peut-être certains apports de matériaux en trace. » Elle constate avec prudence que pareille étude « pose plus de questions qu'elle n'apporte de réponses ». « Mais, précisent les dernières lignes, cette fois-ci les questions semblent être bien posées et, à ce titre, cette enquête du Gepan est plus enrichissante que toutes celles faites jusqu'à présent. » ■

CENTRE : ZJ.MT

MOIS : JANVIER 1994

NOM - PRENOM :

MATRICULE : 098310 SPECIALITE: CDT DE BORD

TEMPS D'ARRET PRECEDENT	AVION		NAT.VOL	DEPART			ARRIVEE			SIT. A BORD	HEURES DE VOL			HEURES DE VOL PASSAGER	HEURES DE SIMULATEUR
	TYPE	IMMAT		ESCALE	JOUR	HEURE	ESCALE	JOUR	HEURE		TOTAL	JOUR	NUIT		
31,95	A320	GFKZ	0	PARN	02	07,95	LOND	02	09,20	AAA	1,25	1,25	0,00		
0,98	A320	GFKZ	0	LOND	02	10,18	PARN	02	11,18	AAA	1,00	1,00	0,00		
21,27	A320	GFKH	0	PARN	03	08,45	MOSC	03	12,00	AAA	3,55	3,55	0,00		
1,20	A320	GFKH	0	MOSC	03	13,20	PARN	03	17,40	AAA	4,20	0,00	4,20		
214,48	A320	GFKK	0	PARN	12	15,88	AMST	12	17,22	AAA	1,33	0,28	1,05		
0,70	A320	GFKK	0	AMST	12	17,92	PARN	12	19,07	AAA	1,15	0,00	1,15		
1,06	A320	GFKK	0	PARN	12	20,13	LOND	12	21,48	AAA	1,35	0,00	1,35		
9,84	A320	GFKK	0	LOND	13	07,32	PARN	13	08,45	AAA	1,13	0,58	0,55		
1,08	A320	GFKK	0	PARN	13	09,53	ISTA	13	12,92	AAA	3,38	3,38	0,00		
24,78	A320	GFKM	0	ISTA	14	13,70	PARN	14	17,62	AAA	3,92	1,92	2,00		
1,53	A320	GFKM	0	PARN	14	19,15	MADR	14	21,32	AAA	2,17	0,00	2,17		
9,36	A320	GFKM	0	MADR	15	06,68	PARN	15	08,53	AAA	1,85	0,92	0,93		
75,95	A320	GFKV	0	PARN	18	12,48	FRA2	18	13,67	AAA	1,18	1,18	0,00		
1,61	A320	GFKV	0	FRA2	18	15,28	PARN	18	16,40	AAA	1,12	1,10	0,02		
1,13	A320	GFKV	0	PARN	18	17,53	DUSS	18	18,60	AAA	1,07	0,00	1,07		
0,70	A320	GFKV	0	DUSS	18	19,30	PARN	18	20,37	AAA	1,07	0,00	1,07		
17,25	A320	GFKM	0	PARN	19	13,62	STOC	19	16,63	AAA	3,02	1,72	1,30		
0,85	A320	GFKM	0	STOC	19	17,48	PARN	19	20,28	AAA	2,80	0,00	2,80		
202,25	A320	GFKG	0	PARN	28	06,53	LOND	28	08,08	AAA	1,55	0,38	1,17		
1,07	A320	GFKG	0	LOND	28	09,15	NICE	28	11,23	AAA	2,08	2,08	0,00		
0,72	A320	GFKG	0	NICE	28	11,95	LOND	28	14,20	AAA	2,25	2,25	0,00		
24,78	A320	GFKU	0	LOND	29	14,98	PARN	29	16,10	AAA	1,12	1,12	0,00		
1,95	A320	GFKU	0	PARN	29	18,05	LOND	29	19,05	AAA	1,00	0,00	1,00		
1,08	A320	GFKU	0	LOND	29	20,13	PARN	29	21,10	AAA	0,97	0,00	0,97		
16,77	A320	GFKJ	0	PARN	30	13,87	MILA	30	15,25	AAA	1,38	1,38	0,00		
1,05	A320	GFKJ	0	MILA	30	16,30	PARN	30	17,67	AAA	1,37	0,15	1,22		
1,40	A320	GFKJ	0	PARN	30	19,07	FRA2	30	20,57	AAA	1,50	0,00	1,50		
10,10	A320	GFKJ	0	FRA2	31	06,67	PARN	31	07,82	AAA	1,15	0,63	0,52		
1,71	A320	GFKJ	0	PARN	31	09,53	ISTA	31	12,83	AAA	3,30	3,30	0,00		

TOTAL MENSUEL 54,21 28,17 26,04 0,00 0,00

ANCIEN CUMUL 9 780,94 2 669,76 147,00

NOUVEAU CUMUL 9 835,15 2 695,80 147,00

ANALYSE DU TOTAL MENSUEL

	1ER PILOTE	2EME PILOTE	DOUBLE	EQUIPAGE
VOL DE JOUR	28,17			
VOL DE NUIT	26,04			

ANALYSE DU NOUVEAU CUMUL

	1ER PILOTE	2EME PILOTE	DOUBLE	EQUIPAGE
	1 505,01	5 402,85	66,26	165,23
	466,60	1 842,57	36,45	350,18

PPVAF3532/28JAN

AREL-IO1 RC 0637 BEGINNING OF FLIGHT PLAN RESULTS *116*

AFR 3532/28	NCE /LHR	A320/FRG	FRM	RC 0637
CDB	HOR. DEP 12.00	BLOC DEP	<i>1157</i>	DECOLL. <i>1206</i>
DPL	HOR. ARR 14.00	BLOC ARR	<i>1413</i>	ATTERR:
	TPS. HOR	TPS B/B		TPS. VOL <i>190</i>
CARBURANT PPV	REEL	TEMPS	DSOL DAIR	FL
DEL. LHR 4200	....	01.55	601 785	M 96 390
DEG. LTN 710	....	00.16	49	M 38 110
RES. ROUT 200	....	00.06		
RES. FIN. 1000	....	00.31		
ATTENTE 00	....	00.00		
TR. CARB. 00	....	00.00		
ROULAGE 150	....		
TTL CARB 6260	....	02.48		
BILAN CARBURANT	- 164			
CARBU DEFINITIF	<i>905</i>			
K 1.041		IMITATIONS		
M. B. CORR 42800	....	UTILES		
CHARGE 2700	....		
ZFW 45500	....	59800		
CARBU TDW 6110	....	12500		
TOW 51610	....	67000		
DELEST. 4200	....		
LAW 47410	....	63000		

DESCRIPTION ROUTE RT 004 RTE/FMS: NCELHR4 CHG: N
 NCE. .LSA. UM733. ABB. UA20. BIG. .LHR

PREPARE PAR BOB VISA CDB
 CLEARANCE DEPART

ADUT-IO1 RC 0637 PLAN 0101 PAGE 01 OF 03 DATE 940128 TIME 084209

WPT NCE	DSQL	T.CUM	D.T.SEG	HPLN/SVL	SOAT	FL	SVENT	VSOL	TRO	DEL/REEL
	601	00.00	82/00.18	12 06/	.		CLB			.2/ .
TDC	519	00.18	102/00.17	24/	- 59		317/ 79			1.5/ .
LSA	417	00.35	74/00.12	41/	3 57		316/ 92	361 355		2.0/ .
ATN	343	00.47	103/00.18	53/	49 59		313/ 95	356 345		2.4/ 2.6
BRY	240	01.05	29/00.05	13 M/	- 59		311/102	355 340		3.0/ .
CLM	211	01.10	47/00.08	16/ M-	59		311/101	352 339		3.2/ .
MTD	164	01.18	43/00.07	24/	- 60		311/101	350 341		3.4/ .
ABB	121	01.25	36/00.07	31/	- 60		311/108	343 342		3.7/ .
ABB36 F	85	01.32	26/00.04	38/	- 61		310/107	338 342		3.9/ .
TOD	59	01.36	38/00.12	42/	- 61		310/107	337 344		4.0/ .
BIG	21	01.48	21/00.07	54/	.		DSC			.
LHR	0	01.55		14.01/	.		DSC			4.3/ .

WPT	SOMMAIRE METEO				SPOT		
	F/L	WIND	OAT	COMP	FL	OAT	WIND
NCE		330/107		M106			
TDC					TDC	- 59	317/ 79
	390	314/ 94	- 59	M 89			
	350	319/104	- 58	M102			
	310	327/114	- 53	M112			
MTD					390	- 60	311/101
	390	311/106	- 60	M105			
	350	318/117	- 59	M116			
	310	320/122	- 53	M122			
TDD					390	- 61	310/107
		319/105		M104			
LHR							

M 96 0785 01.55

ADUT-I01 RC 0637 PLAN 0101 PAGE 03 OF 03 DATE 940128 TIME 084209

AREL-I03 RC 0637 4 CATALOGUE(S)

AREL-I02 RC 0637 END OF FLIGHT PLAN RESULTS



**AFFAIRES TECHNIQUES
PROJETS
ET SERVICES OPERATIONNELS**

**SOUS-DIRECTION EXPLOITATION DES
SYSTEMES OPERATIONNELS
DIVISION EXPLOITATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE**

SE P R A

Toulouse, le 5 mars 1997

DGAT/EO/ST/SEPRA N° 97-427

Commandant .

OBJET : rencontre OVNI du 28 Janvier 1997, AF 3532, Nice-Londres

Monsieur,

Tout d'abord, permettez-moi de vous remercier de l'intérêt que vous avez manifesté, à la suite de l'article paru dans PARIS-MATCH, de décliner votre témoignage sur le phénomène observé par vous-même et par l'équipage de l'airbus, le 28 Janvier 1994.

A vrai dire, je désespérais de retrouver un jour les témoins visuels de cette affaire car, malgré de nombreuses recherches auprès de la Compagnie AIR FRANCE et de l'Aviation Civile, il ne m'a pas été possible d'obtenir un quelconque renseignement.

C'est à l'occasion de la rencontre avec le journaliste de PARIS MATCH et suite à la parution de l'article que cette réaction s'est produite et je vous en remercie encore une fois.

Votre témoignage est, en effet, très important dans cette affaire car pour la première fois depuis son existence officielle au sein du CNES, le SEPRA, organisme chargé de collecter les informations sur les phénomènes OVNI en France et de les analyser, se trouve simultanément confronté à la fois à une observation visuelle de qualité et à celle d'un enregistrement radar.

Une première analyse de votre lettre nous permet, en tous les cas, de corroborer avec le radar un certain nombre d'éléments permettant de caractériser la trajectoire, la durée, la vitesse de déplacement ainsi que les conditions de disposition du phénomène.

Nous serions cependant intéressé, dans une seconde étape, pour recueillir un maximum d'informations complémentaires de votre part et, si possible, de l'équipage, pour préciser les choses, notamment concernant la forme et le dimensionnement de l'objet ainsi que sa vitesse et les circonstances de sa disparition.

**CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES
AGENCE FRANÇAISE DE L'ESPACE**

Siège
2 place Maurice Quentin - 75039 Paris Cedex 01
Tél. : (1) 44 76 75 00 / Téléfax 44 76 76 76 / Télex 214674
SIRET 775 665 912 00082

Centre de Toulouse
18, avenue Edouard Belin - 31055 Toulouse Cedex
Tél. : 61 27 31 31 / Téléfax : 61 27 31 79 / Télex : 631081
SIRET 775 665 912 00033

RCS PARIS B 775 665 912 - CODE APE 731 2 - N° d'identification TVA : FR 49 775 665 912

L'analyse des images et des mesures restituées par le radar indique que l'objet se déplaçait à une vitesse relative allant en décroissance de $V = 109$ à $V = 04$, c'est-à-dire quasiment stationnaire, alors que la vitesse de croisière de votre appareil est, quant à elle, établie à environ $V = 320$, ce qui est pour le moins curieux pour un aéronef circulant à cette altitude (10500 m).

J'aimerais beaucoup approfondir avec vous cette observation ; en conséquence, vous serait-il possible de me rencontrer ?

Je me tiens à votre disposition pour convenir d'un rendez-vous à une date et une heure qui vous conviendrait le mieux (mon n° de téléphone est le 05 61 28 32 51). Je vous signale toutefois que je serai en déplacement du 10 au 21 mars prochain ainsi que les 25 et 26 mars.

Vous remerciant par avance de votre collaboration, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Le Responsable du SEPR, A,



J-J. VELASCO



AFFAIRES TECHNIQUES
PROJETS
ET SERVICES OPERATIONNELS

Toulouse, le 7 avril 1997

DGAT/EO/ST/SEPRA N° 97-448

Monsieur

SOUS-DIRECTION EXPLOITATION DES
SYSTEMES OPERATIONNELS
DIVISION EXPLOITATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

SEPRA

Cher Monsieur,

Suite à notre récente rencontre au Comité de l'IIEDN, je me permets de reprendre contact avec vous pour poursuivre les éléments de l'enquête sur l'observation que vous et votre équipage avez faite les 28 janvier 1994.

Comme je vous l'avais indiqué, il serait intéressant de pouvoir joindre le steward qui était en votre compagnie durant ce vol afin de lui demander s'il accepterait de donner son témoignage qui, en complément du vôtre, nous serait très précieux pour reconstituer les évènements.

Par ailleurs, je vous adresse, ci-joint, deux exemplaires d'un questionnaire que nous avons établi et qui nous sera utile pour recueillir les détails susceptibles de nous apporter les éléments de réponse recherchés. Auriez-vous l'amabilité de bien vouloir remplir l'un des exemplaires et de transmettre le second au steward.

De mon côté, je me charge d'envoyer un 3ème exemplaire à votre co-pilote, Madame

En outre, s'il vous est possible de joindre, au sein de votre compagnie, d'autres personnes susceptibles de rapporter ou de faire rapporter des évènements particuliers ou des phénomènes inexplicables lors de vols, cela nous serait du plus précieux concours. Votre témoignage marque un tournant dans l'histoire du recueil de ces manifestations observées par des pilotes de l'aviation civile dans la mesure où vous acceptez d'en parler et où ces propos sont confirmés par une acquisition radar. J'espère qu'il y aura d'autres cas comme le vôtre et que les tabous pourront enfin être levés.

J'ai le plaisir de vous adresser sous ce pli une documentation sur les activités du SEPRA ainsi qu'un exemplaire du livre que j'ai écrit en collaboration avec le journaliste Jean-Claude BOURRET intitulé « OVNI, LA SCIENCE AVANCE ».

CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES
AGENCE FRANÇAISE DE L'ESPACE

Siège
2 place Maurice Quentin - 75039 Paris Cedex 01
Tél. : (1) 44 76 75 00 / Téléfax 44 76 76 76 / Téléc 214674
SIRET 775 665 912 00082

Centre de Toulouse
18, avenue Edouard Belin - 31055 Toulouse Cedex
Tél. : 61 27 31 31 / Téléfax : 61 27 31 79 / Téléc : 531081
SIRET 775 665 912 00033

RCS PARIS B 775 665 912 - Code APE 731 Z - N° d'identification TVA : FR 49 775 665 912

Vous remerciant encore pour votre précieuse collaboration et vous souhaitant bonne réception du présent courrier, je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Le Responsable du SEPR, A,



J-J. VELASCO

P.J. :

- 2 questionnaires
- plaquette du SEPR, A,
- brochure « *CES OVNI QUI NOUS ENTOURENT* »,
- notes techniques du GEPAN n° 14, 16 et 17 (mini-enquêtes, Trans-en-Provence, Amarante),
- livre « *OVNI, LA SCIENCE AVANCE* ».

Paris

Le 09 Mai 1997

Mr .

à
Mr Jean-Jacques VELASCO
SEBRA
CNES
18, avenue Édouard Belin
31055 TOULOUSE CEDEX

#Ovni

Ref: DGA/DEO/ST/SEBRA N°97-448

Objet : rencontre OVNI du 28 janvier 1994, AF 3532, Nice-Londres.

Copie : CDB , adjoint technique B747/200; OPL ; CDB
, chef de la division A320; Général , Pdt du Comité IHEDN; CDB
Officier de Sécurité des Vols.

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre dernier courrier ainsi que les documents joints :

- Le livre OVNIS - LA SCIENCE AVANCE - de Jean-Claude Bourret.
- Les notes techniques n° 14, 16 et 17, du CNES - Gepan.
- Rapport de conférence du 25/01/1992 au Palais de la Découverte.
- La brochure du SEBRA - Avril 1992.
- 3 questionnaires du Sepra.

Je vous remercie de ces envois, qui m'ont fait constater que le phénomène OVNI est une réalité indiscutable, inexplicable pour l'instant, mais qui risque de devenir dans l'avenir d'un intérêt majeur, car je pense que la grande aventure du troisième millénaire sera le début de l'exploration de la galaxie.

Les progrès actuels de la science, quasiment exponentiels, nous permettent de penser que des découvertes importantes sont probables dans les prochaines décennies, et qu'il sera possible d'envisager des navigations vers les étoiles les plus proches, d'ici un à deux siècles, durée courte dans l'histoire de l'humanité.

Notre galaxie comportant environ 100 milliards d'étoiles, la seule probabilité d'une vie développée sur un système stellaire parmi un million d'étoiles, permet d'avancer un chiffre de 100 000 civilisations au moins aussi avancées que la notre.

Nous allons découvrir nos voisins de la galaxie, et devoir admettre que nous ne sommes pas seuls dans l'univers.

Les navigations entre les étoiles seront de toute façon très dangereuses et rien ne vaudra le plaisir de naviguer sur un petit voilier...

J'ai transmis votre demande de recherche du steward à Mr _____ responsable du service technique B747, et à Mr _____, officier de sécurité des vols.

Il vous est ainsi possible de contacter directement l'encadrement pilote d'Air France, pour envisager une participation de la communauté des navigants à ces observations, qui restent pour l'instant du domaine du tabou.

J'espère que mon témoignage pourra faire avancer vos recherches, et je vous prie de croire en mes sentiments les meilleurs.

FAX-TRANSMISSION du 7/3/97

		À l'intention de:	
Nbre de pages:	1		
Objet:	Comité IHEDN	copie:	
N°Tél / Fax:		N° de Fax:	

Monseigneur,

Ayant été avisé par Mr Velasco du CNES de votre témoignage sur le vol du 28 janvier 1994, je prends la liberté de vous demander si vous seriez prêt à participer à l'une des prochaines réunions du comité de l'Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale (IHEDN) en charge de l'étude des phénomènes aériens non identifiés.

Ce comité, dont j'assume la présidence, regroupe des membres de l'association de l'IHEDN venant de différents horizons : Délégation Générale de l'Armement (DGA), Secrétariat Générale de la Défense Nationale (SGDN), Fondation pour les Etudes de Défense (FED), Armées, Intérieur (DST), Barreau de Paris, GREF, ONERA et CNES, enfin, en la personne de Mr Velasco.

L'objectif visé par le groupe est de faire le point des connaissances actuelles sur ces phénomènes à l'intention des autorités de l'Etat.

Si vous en étiez d'accord nous serions vivement intéressés par votre participation à l'une de nos prochaines réunions qui ont lieu dans l'enceinte de l'Ecole Militaire, 21 place Joffre, 75007 Paris, aux dates ci-après : 25 mars, 22 avril, 22 mai, 24 juin.

Je reste bien sûr à votre disposition pour vous donner de plus amples informations, vous pouvez me contacter

A bientôt j'espère le plaisir de vous rencontrer

Général Division Aérienne (2ème section)

Compagnie :

PROCES - VERBAL
- DE
RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIFN° PIÈCE N° FEUILLET
10 1/1
0

C.U. 08431 - PV 00351/97

AUDITION

Nous soussigné : gendarme

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

Rapportons les opérations suivantes :

Nous trouvant dans les locaux de notre unité, entendons pour les besoins de notre enquête :

, 34 ans,
née le 17/04/1963 à FRANCE,
demeurant

Officier pilote au sein d'AIR FRANCE

qui déclare le vingt trois mai mil neuf cent quatre vingt dix sept à quatorze heures et seize minutes:

"" Le 28 janvier 1994 j'effectuais le vol AF 3532 NICE -LONDRES à bord d'un AIRBUS A.320 de notre compagnie. J'occupais la fonction de co-pilote et Monsieur était le Commandant de Bord. Le vol s'est effectué sans aucun problème.

Le steward, présent dans le cockpit a attiré notre attention sur un "phénomène" assez curieux.

Pour plus de précisions je vous remets une copie du courrier que j'ai adressé à Monsieur VELASCO concernant ce que j'ai vu.""

Le vingt deux mai mil neuf cent quatre vingt dix sept à quinze heures et quarante cinq minutes, lecture faite par moi des renseignements d'état civil de la déclaration ci-dessus, j'y persiste n'ai rien à y changer à ajouter ou y retrancher.

La personne entendue

L'enquêteur

Paris, le 14 mars 1997

Pilote Air France, Airbus A 320

Monsieur VELASCO
Responsable du SEPRA
CNES
10, avenue Edouard Belin
31055 TOULOUSE CEDEX

OBJET: rencontre OVNI du 28 /01 /1994, AF 3532 Nice-Londres

Monsieur,

J'ai été très surprise d'entendre à nouveau parler, trois ans plus tard, de cette drôle de chose que nous avons vue au cours de notre vol du 28 janvier 1994.

Je suis l'Officier Pilote qui effectuais ce vol avec le Commandant et c'est lui qui m'a tenue au courant des suites de cette affaire.

Il m'a demandé de bien vouloir répondre à votre interrogation concernant notre vitesse de croisière au moment de notre observation car il est actuellement à l'étranger et ce pour une dizaine de jours.

Notre vitesse était faible ce jour là en raison d'un très fort vent de face, de l'ordre de 120 noeuds . En croisière, nous avons généralement des vitesses propres de l'ordre de 450 noeuds, ce qui nous donne pour le jour dit une vitesse sol d'environ 330 noeuds , tout à fait cohérente avec celle que le radar a enregistré.

Monsieur m'a aussi fait part de l'intérêt que vous portiez à mon témoignage, aussi , bien que mes souvenirs soient un peu flous , je vais vous rapporter ce que j'ai vu.

C'est le steward qui se trouvait au cockpit à ce moment là, qui a attiré notre attention sur ce qu'il voyait . Nous avons cru dans un premier temps qu'il s'agissait d'un ballon météo situé sur la gauche de l'appareil à peu près à la même altitude que nous.

Nous avons rapidement compris notre erreur, et avons eu la surprise de constater que ce que nous voyions ne ressemblait à rien de ce que nous connaissions . Nous étions très intrigués.

L'image qui me reste de ce phénomène est celle de quelque chose de sombre et de grande taille. Sur le moment, j'ai cru qu'il s'agissait d'un objet à géométrie variable car

nous l'avons vu changer de forme, mais en fait il devait plutôt s'agir d'un disque que nous avons vu sous différents angles comme le pense le Commandant
La perception visuelle d'un disque évoluant dans l'espace (je veux dire dans les 3 dimensions), correspond parfaitement à l'idée que j'en garde.

Et puis cette chose c'est comme désagrégée, en fait je devrais dire qu'elle est devenue invisible.

Vous connaissez la suite : nous avons signalé à l'organisme de contrôle avec lequel nous étions en contact, que nous venions de voir quelque chose de très bizarre et leur avons demandé s'il y avait eu un echo radar.

On nous a répondu par la négative.

En ce qui me concerne, j'ai pensé que nous étions certainement les seuls à avoir observé le phénomène et que le sujet était "clos".

Je regrette de ne pas pouvoir vous donner plus de précisions, c'est tout ce dont je me souviens.

J'espère que ces quelques informations pourront vous être utiles et je reste à votre entière disposition pour tous les renseignements complémentaires que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes plus sincères salutations.