

<b>GENDARMERIE NATIONALE</b> Compagnie ou Escadron		<b>RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF</b>	
		<b>BORDEREAU D'ENVOI DE PROCEDURE</b>	
Code unité 00134	Procès-Verbal N° 960 12002	BE	N° Feuille 1

**Analyse et références:**

**B.E. 25.400 DEF/Gend/O.E./D.O/Rens.** du 28 Septembre 1992 relatif à l'étude du phénomène O.V.N.I. et à la création du SEPRA en substitution du GEPAN.

Date *début* : Le 09 Décembre 2002  
 Heure *début* : 10 Heures 45  
 Période journée : Matin  
 Commune lieu : MARCK (Pas-de-Calais)  
 Description lieu : Aérodrome de CALAIS-DUNKERQUE

NUMERO	DESIGNATION
1	Procès-verbal de Synthèse
2	Bordereau émanant de la D.G.G.N. à l'attention de Monsieur VELASCO
3	Procès-verbal d'audition de (Instructeur Pilote)
4	Procès-verbal d'audition de ( Elève Pilote )
5	Procès-verbal d'audition de (Elève Pilote )
6	Croquis de l'aperçu de
7	Croquis de l'aperçu de
8	Croquis de l'aperçu de
9	Photocopie de la carte I.G.N.F. de CALAIS.
10	Photocopie du plan de percée
11	Bulletin de la matinée du 09.12.2002.

DESTINATAIRES	CLOTURE	TRANSMISSION
1 Monsieur le Préfet à..... <u>LILLE.</u>	Le <u>24</u> Décembre 2002	
1 Au Général, commandant la Région Aérienne à <u>METZ.</u> D.G.G.N. – Bureau Défense Opérations à..... <u>PARIS.</u>		
1 Archives		

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Code unité  
00134

Procès-Verbal  
N° 960 / 2002

N° Pièce  
01

N° Feuillet  
1

OBJET : **OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES (O.V.N.I)**

REFERENCES : B.E 25.400 DEF/Gend/O.E./D.O/ Rens. du 28.09.1992 relatif à l'étude du phénomène O.V.N.I. et à la création du SEPRA en substitution du GEPAN.

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  
Assisté de : Gendarme  
Rapportons les opérations suivantes.

**SAISINE**

Le 09 Décembre deux mille deux à seize heures cinquante, de permanence au bureau de notre unité, Monsieur , pilote instructeur, nous avise par téléphone que lors d'une séance de pilotage, au décollage de l'aérodrome de MARCK (62), il a aperçu un objet volant non identifié.  
Notre interlocuteur nous précise que les faits se sont déroulés vers 10 heures 45.  
Cet objet volant se dirigeait vers lui et venait de la direction de GRAVELINES.

**EXPOSE DES FAITS**

Le 09 Décembre 2002 vers 10 heures 45, Monsieur prend place à bord du mono moteur de marque TRINIDAD - 4 places immatriculé avec deux élèves pilotes et

Lors du décollage de l'aérodrome de MARCK, l'élève pilote est en phase d'ascension à environ 200 à 300 mètres de hauteur dans l'axe de la centrale nucléaire de GRAVELINES, à environ 06 kilomètres de CALAIS. Monsieur , instructeur ayant pris place à ses cotés, aperçoit un objet se dirigeant face à l' appareil.

Il pense de prime abord à l'approche d'un avion avec un grand phare de couleur blanc -jaune. La lumière provenant de ce phare s'est brusquement éteinte. A ce moment là, il remarque que l'engin est de forme sphérique (boule) d'aspect métallique.  
Aussitôt cet engin s'éloigne à grande vitesse dans le sens opposé.  
Il est surpris car cet objet n'a effectué aucune manœuvre pour s'éloigner.

La durée d'approche de cet appareil est évaluée selon lui entre quatre et cinq secondes. La disparition de l'engin a été de plus courte durée et est évaluée entre trois et quatre secondes. Il a immédiatement fait part aux deux élèves présents dans l'avion de ce phénomène, ceux -ci ont également aperçu cette boule métallique.

DESTINATAIRES		CLOTURE	TRANSMISSION
1	Monsieur le Préfet à.....LILLE.	Le 24 Décembre 2002	
1	Général, commandant la Région Aérienne à METZ.		
2	D.G.G.N -Bureau Défense Opération à..... PARIS.		
1	Archives		

Code unité 00134	Procès-Verbal N° 960 12002	N° Pièce 01	N° Feuille 2
---------------------	-------------------------------	----------------	-----------------

Monsieur \_\_\_\_\_ prend immédiatement contact radio avec la tour de contrôle de l'aéroport de LILLE-LESQUIN (Nord) afin de connaître si un autre avion est présent dans son axe de vol. Aucune trace d'avion n'est remarquée sur les écrans radars de la tour de contrôle.

### ENQUETE

Le jour même à 17 heures 40, nous rendons compte de ces faits à notre Commandant de compagnie de DUNKERQUE (59) , par message n° 1013/M.

Le 10 Décembre 2002 à 17 heures, Monsieur **VELASCO** Jean-Jacques du Centre National d'études Spatiales (**C.N.E.S**) basé à TOULOUSE (33) prend contact par téléphone avec notre unité suite au bordereau n° **1829/OPS/RENS/ROM** du 10 Décembre 2002 de la Direction Générale de la Gendarmerie à PARIS l'avisant des faits.

**(PIECE N° 2)**

Cette personne désire avoir de plus amples renseignements concernant cette affaire **et les** éventuelles investigations entreprises.

**Par** ailleurs, **il** demande de nous procurer une carte **I.G.N.F** du secteur de CALAIS (62) ainsi que le bulletin météo du jour et heure de l'événement.

A la demande de Monsieur **VELASCO**, nous contactons par téléphone Monsieur \_\_\_\_\_ aux fins d'auditions des personnes ayant assisté à ce phénomène.

Il désire également que l'on fixe un rendez-vous pour le 12 Décembre 2002 à 10 heures 30 à l'aérodrome de CALAIS - DUNKERQUE à MARCK (62) pour effectuer une reconstitution.

Le 12 Décembre 2002 , en raison des conditions atmosphériques (brouillard et verglas) dans la matinée, Monsieur \_\_\_\_\_ nous avise qu'il ne pourra honorer ce rendez-vous.

Un nouveau rendez-vous est fixé pour le 13 Décembre 2002 à 10 heures à l'aérodrome de **MERVILLE** (Nord).

A la date et heure prévues, nous rencontrons à \_\_\_\_\_ à **MERVILLE** (Nord), Messieurs **VELASCO** du C.N.E.S. (Centre National d'Etudes Spatiales de TOULOUSE), \_\_\_\_\_ (Pilote Instructeur à MERVILLE) , \_\_\_\_\_ et \_\_\_\_\_ (Elèves Pilotes).

Monsieur \_\_\_\_\_ est entendu, il déclare :

- Avoir été témoin d'un phénomène étrange le 09.12.2002 vers 10 heures 45 lors d'un cours de pilotage d'avion. Il était avec deux élèves pilotes, Messieurs \_\_\_\_\_ et \_\_\_\_\_ .
- Au décollage de l'Aérodrome de MARCK, il a aperçu un gros phare **blanc-jaune très** lumineux qui s'est brusquement éteint laissant apparaître une forme sphérique couleur métal gris et a disparu à grande vitesse. Ces faits ont été observés pendant une durée d'environ huit secondes. Il n'a constaté aucune perturbation dans l'appareil, lors de cette vision. Il pensait à l'approche d'un avion. Après vérifications auprès de la tour de contrôle de LILLE, aucun appareil n'a été détecté sur les écrans radars. Il précise qu'en vingt ans de pilotage, c'est la première fois qu'il observe ce genre de phénomène.

**(PIECE N° 3)**

Code unité 00134	Procès-Verbal N° 960 / 2002	N° Pièce 01	N° Feuille 3
---------------------	--------------------------------	----------------	-----------------

Nous procédons à l'audition de Monsieur \_\_\_\_\_, élève pilote, il relate :

- Avoir pris place aux commandes de l'avion pour un cours de pilotage entre l'aérodrome de CALAIS –DUNKERQUE et MERVILLE. En phase de décollage vers 10 Heures / 10 Heures 30, Monsieur \_\_\_\_\_, instructeur lui a annoncé qu'un avion arrivé en face deux. Il a alors porté son attention à l'horizon et a aperçu une lumière style phare qui s'approchait. Cette lumière était plus haute que l'avion et il ne pouvait y avoir de confusion avec un objet au sol. Cette lumière a très vite disparue car son regard était principalement fixé sur ses instruments de bord alors qu'il virait à droite.

( **PIECE N°4** )

Monsieur \_\_\_\_\_, élève pilote, nous explique :

- Avoir pris place à l'arrière du monomoteur derrière son collègue \_\_\_\_\_ qui pilotait. Il a aperçu une lumière se situant entre 5 et 10 kilomètres à environ 600 mètres de hauteur. Il a pensé que cet appareil était en phase d'atterrissage. Lorsque leur avion a viré sur la droite, il a vu cet objet partir dans le sens opposé de l'aérodrome à une vitesse anormale pour un avion. Pour sa part, cette lumière, de forme sphérique de couleur **blanc-gris** ne s'est jamais éteinte. L'événement s'est déroulé entre 1 à 2 secondes. Il précise cependant qu'il avait plus d'attention pour le pilotage de Monsieur \_\_\_\_\_ que par cette lumière qu'il croyait être un avion.

( **PIECE N° 5** )

Chaque personne au cours de sa déclaration a établi un croquis du phénomène aperçu.

( **PIECES N° 6 N° 7 N° 8** )

Une photocopie de la carte I.G.N.F. à l'échelle 1150000 est jointe à la présente procédure afin de déterminer l'emplacement approximatif de l'avion et de l'objet non identifié vu par les trois témoins, cette précision a été faite et positionnée par Monsieur \_\_\_\_\_.

( **PIECE N° 9** )

Un fiche de percée concernant les manœuvres d'atterrissage et de décollage de l'aérodrome de CALAIS-DUNKERQUE nous est remis par Monsieur \_\_\_\_\_.

( **PIECE N° 10** )

Nous avons contacté la tour de contrôle de l'aérodrome de CALAIS-DUNKERQUE afin d'avoir la situation Météo pour la matinée du 9 Décembre 2002.

( **PIECE N° 11** )

Code unité 00134	Procès-Verbal N° 960 12002	N° Pièce 01	N° Feuille 4
---------------------	-------------------------------	----------------	-----------------

Monsieur **VELASCO** nous apprend qu'il va contacter la base Aérienne 921 de TAVERNY (Val d'Oise) afin de se procurer les clichés radars pour la période concernée de façon à approfondir son enquête concernant cet Objet Volant Non Identifié.

Mentionnons que Monsieur \_\_\_\_\_ est pilote d'avion depuis plus de 20 ans, sa bonne foi est réelle et ne souffre d'aucune équivoque.

Poursuivant nos recherches, nous avons contacté la Brigade de **Gendarmerie d'** (Pas-de-Calais), secteur concerné par ce phénomène afin de savoir si celui-ci leur avait été signalé par une tierce personne. Réponse négative nous est faite par cette unité.

A ce jour, aucun élément nouveau n'a été porté à notre connaissance, nous clôturons donc, le présent procès-verbal en l'état.

A \_\_\_\_\_, le 24 Décembre 2002.

 Les enquêteurs.

**BORDEREAU DE TELECOPIE  
D'UN DOCUMENT**

PROTEGE

OU  NON PROTEGE

DIFFUSION RESTREINTE

ET NE COMPORTANT PAS LES ELEMENTS  
D'IDENTIFICATION DU DESTINATAIRE OU  
DE L'EXPEDITEUR

CONFIDENTIEL DEFENSE

DIRECTION GENERALE  
DE LA  
GENDARMERIE NATIONALE

Téléphone :

EN CAS DE MAUVAISE RECEPTION, APPELER LE :  
EXPEDITEUR \_\_\_\_\_ DESTINATAIRE(S) \_\_\_\_\_

- SERVICE : BUREAU RENSEIGNEMENT SITUATION  
- GRADE / NOM : ADJUDANT  
  
- TELEPHONE :  
- TELECOPIE :

- SEPRA (à l'attention de M. VELASCO)  
  
TELECOPIE :

OBJET/REFERENCE DU DOCUMENT TRANSMIS ET COMMENTAIRE EVENTUEL

N° 1829/OPS/RENS/ROM DU 10 DECEMBRE 2002.

**OBJET** : MESSAGE N° 142212 DU GROUPEMENT DE GENDARMERIE DEPARTEMENTALE DE  
(59) EN DATE DU 10 DECEMBRE.

NOMBRE DE FEUILLETS  
(Y COMPRIS BORDEREAU) : 02

DATE : 10/12/2002

(Signature de l'expéditeur)  
Approuvé

*[Signature]*

Reference du document (NMR) : 1422/GRPT 59L/RENS

Origine : GROUPEGENDEF

Date et heure de reception : 10/12/02 1147

\*\*\* Reference : 32600/DEF/GEND/OE/DO/RENS

\*\*\* Objet : OBSERVATION 3 UN OBJET VOLANT NCN IDENTIFIE DEFENSE  
NATIONALE F-OVNI

Txl : SOURCE GENDARMERIE

PRIMO : LE 09/12/02 A 11H00 M PILOTE ET INSTRUCTEUR AU CENTRE  
DE MERVILLE-59ZGN- A VU UN OBJET VOLANT NON IDENTIFIE.

CIRCONSTANCES LORS D'UNE SEANCE D'INSTRUCTION PAR BEAU TEMPS M.

ACCOMPAGNE DE DEUX ELEVES A DECOLLE DE L'AERODROME DE CALAIS -62- LORSQU'IL A  
APERCU VENANT FACE A LUI DANS L'AXE 060 A ENVIRON 2 A 300 METRES D'ALTITUDE  
DANS L'AXE DE LA CENTRALE NUCLEAIRE DE GRAVELINES ET APPROXIMATIVEMENT A 6  
KILOMETRES DE CALAIS UN OBJET VOLANT NON IDENTIFIE. IL A CRU DE PRIME ABORD A  
L'APPROCHE D'UN AVION AVEC UN GRAND PHARE DE COULEUR BLANC/JAUNE. CETTE  
LUMIERE S'EST ETEINTE ET IL A VU QUE L'ENGIN ETAIT DE FORME SPHERIQUE ET  
D'ASPECT METALLIQUE.

L'OBJET A DISPARU TRES RAPIDEMENT. L'APPROCHE A DURE 4 A 5 SECONDES ET LA  
DISPARITION 2 A 3 SECONDES. L'ENGIN A POURSUIVI SA NAVIGATION SANS CHANGER DE  
CAP EN REPARTANT VERS DUNKERQUE CAP 060 PUIS EST REPARTI EN SENS CONTRAIRE.

SECUNDO : LE PILOTE A CONTACTE IMMEDIATEMENT LE CONTROLE D'APPROCHE DE LILLE  
MAIS AUCUNE TRACE D'AVION SUR LES KAUAKS N'A ETE CONSTATEE.

TERTIO : M. A DECLARE QU'IL Y AVAIT JAMAIS VU UN TEL PHENOMENE EN  
VINGT ANS DE PILOTAGE.

<b>GENDARMERIE NATIONALE</b>		<b>RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF</b>			
Compagnie ou Escadron					
Unité					
Code unité 00134	Procès-Verbal N° 960 / 2002	<b>PROCES-VERBAL D'AUDITION</b>		N° Pièce <b>3</b>	N° Feuillet <b>1</b>

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 à l'Aérodrome de \_\_\_\_\_, entendons :  
\_\_\_\_\_, Instructeur Pilote, demeurant

qui déclare le treize décembre deux  
mille deux à dix heures :  
« -----Je suis Instructeur Pilote à la Base \_\_\_\_\_ à MERVILLE (Nord) depuis  
-----

-----  
-----  
Le Neuf Décembre 2002 vers 10 heures 45, alors que j'effectuais un cours de pilotage j'ai été témoin d'un phénomène étrange. C'est la raison pour laquelle, j'ai pris contact par téléphone avec vous vers 17 heures après mes cours afin de savoir dans un premier temps si d'autres **personnes vous avez contacté pour signaler ce même fait.**-----

-----Je vais vous expliquer en détail le déroulement de la matinée du 09 Décembre 2002.-----  
-----Nous sommes partis à trois personnes de la base de MERVILLE (Nord) à destination de l'aérodrome de CALAIS-DUNKERQUE à MARCK (Pas-de-Calais) à bord de l'avion de marque TRINIDAD, immatriculé \_\_\_\_\_, monomoteur, quatre places. L'élève pilote **était aux commandes durant ce trajet.**-----

-----Après avoir posé l'appareil à l'aérodrome de CALAIS-DUNKERQUE, l'élève a cédé sa place à l'élève pilote \_\_\_\_\_ qui devait faire le trajet retour **aux commandes de l'avion.** L'élève pilote \_\_\_\_\_ était à la place arrière derrière \_\_\_\_\_ quant à moi j'étais **à sa droite.**-----

-----Après le décollage, aux environs de 11 heures, nous étions au cap magnétique 0.70, en **montée** initiale, à une hauteur d'environ 600 pieds qui correspond à 200 mètres, j'ai aperçu un gros phare **blanc-jaune** très lumineux qui à première vue correspondait à un avion en approche **opposée** qui se situait à 300 pieds au dessus de notre appareil soit 100 mètres environ.-----  
-----A cette heure, le soleil se trouvait au cap 130, ceci pour moi n'était pas un reflet du soleil.---  
-----Ce phare était pratiquement dans l'axe de la centrale nucléaire de GRAVELINES (Nord) à une distance d'environ 5 KM. ---Je n'avais reçu aucune communication m'avisant d'une approche **d'un avion.**-----

-----La lumière s'est brusquement éteinte après 4 à 5 secondes.----A ce moment **là**, j'ai remarqué que l'engin était de la taille du phare, de forme sphérique, couleur gris métallique, pour ma part, il n'était pas entièrement gris mais cette couleur prédominée. Je ne peux vous préciser si à cet instant **là** l'appareil était en position statique ou s'il se rapprochait de notre avion.-----  
-----Cet engin s'est brusquement éloigné à grande vitesse, cap divergent.---Notre avion à cet instant **là** était en phase de virage plein sud quant à la trajectoire de l'engin était la suivante, **cap 80 direction GRAVELINES.**-----

-----J'ai été très surpris par son départ sans effectuer de manœuvre linéairement. La disparition n'a duré que trois à quatre secondes.----La visibilité était bonne, supérieure à 7 KM, le temps très **clair, aucun nuage.**-----

-----Je n'ai constaté aucune perturbation dans l'avion lors de cette approche.-----  
-----J'ai demandé à l'élève \_\_\_\_\_ ce qu'il avait vu, il m'a répondu une boule éclairée, quant à l'élève \_\_\_\_\_ **il a vu un rond de lumière.**-----

La personne entendue  
( A signé au carnet de déclarations)

**A**  
L' A.P.J.



Code unité 00134	Procès-Verbal 0096012002	N° Page 3	N° Feuille 2
---------------------	-----------------------------	--------------	-----------------

-----J'ai immédiatement contacté la tour d'approche de CALAIS (62), qui je précise m'avise toujours lors de l'approche d'un avion, mais la personne au contrôle mais fait part d'une réponse négative. J'ai pris contact avec l'approche de LILLE qui n'a remarqué aucun mouvement d'appareil sur leurs écrans radar dans le secteur concerné.-----

-----L'engin non identifié ne devait pas posséder de transpondeur ce qui aurait permis d'être détecté sur les radars de CALAIS et LILLE.-----

-----C'est la première fois depuis 20 ans que je pilote qu' un phénomène de ce genre m'arrive.-

-----J' effectue environ 10 à 12 fois par mois cette liaison MERVILLE-CALAIS DUNKERQUE-

MERVILLE et ceci depuis 12 ans.-----

-----Je ne vois rien d'autre à vous déclarer sur ces faits.-----

A , le Treize Décembre Deux mille Deux à Dix heures cinquante.

Lecture faite par moi des renseignements d'état civil et de la déclaration ci-dessus, j'y persiste et n'ai rien à y changer, à y ajouter ou à y retrancher.

La personne entendue  
( A signé au carnet de déclarations)

L' A.P.V.

GENDARMERIE NATIONALE		RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF		
			PROCES-VERBAL D'AUDITION DE TEMOIN	
Code unité 00134	Procès-verbal 0096012002		N° Pièce 04	N° Feuillet

Nous soussigné Major

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 a \_\_\_\_\_ ) aérodrome de la ville, entendons :

\_\_\_\_\_ qui  
déclare le treize décembre deux mille deux à 10 heures : « \_\_\_\_\_

- Je suis élève pilote à \_\_\_\_\_ de MERVILLE (Nord) depuis juin 2001. \_\_\_\_\_
- Ce lundi 09 décembre 2002 dans le cadre de la formation nous nous étions rendus sur l'aérodrome de CALAIS/DUNKERQUE. \_\_\_\_\_
- La séance du jour nous avait emmenée à trois à bord de l'avion d'instruction. Il y avait outre moi-même, l'instructeur monsieur \_\_\_\_\_ et l'élève pilote Monsieur \_\_\_\_\_ avait piloté de MERVILLE à CALAIS. Je devais faire le retour sur MERVILLE aux commandes de l'appareil. \_\_\_\_\_
- Je me suis installé à la place avant gauche. J'avais à ma droite l'instructeur, et derrière moi l'élève \_\_\_\_\_
- J'ai procédé au décollage de l'appareil. Il devait être aux environs de 10 heures / 10 heures 30, cela pourra être précisé par le plan de vol. \_\_\_\_\_
- J'étais aux commandes de l'appareil et je devais naviguer aux instruments dans le cadre de l'enseignement. Alors que j'étais dans la phase de décollage, je me trouvais en montée entre 500 et 1000 pieds (entre 150 et 300 mètres), l'instructeur a fait la réflexion suivante : « Mgjs enfin quelqu'un s'est t'il annoncé en final, il y a un phare en face de nous a \_\_\_\_\_
- C'est à ce moment que j'ai porté mon attention à l'horizon, et que j'ai pu voir une lumière style phare qui s'approchait. \_\_\_\_\_
- Au moment ou j'ai aperçu cette lumière, je devais virer, donc j'ai reporté mon attention sur mes instruments. J'gi perdu de vue ce phare. \_\_\_\_\_
- Au moment ou j'ai voulu reporter mon attention sur cette lumière, elle n'y était plus. \_\_\_\_\_
- Comme je pilotais, j'ai eu une vision très brève de cette lumière. Ce que je puis affirmer, c'est que j'ai bien distingué la lumière. Cette lumière était légèrement plus haute que nous. Il ne pouvait y avoir de confusion avec un objet au sol, d'autant que nous étions en phase ascendante. \_\_\_\_\_
- La lumière était vive, elle était du style des phares de voiture. C'est tout ce que je puis dire sur les faits. \_\_\_\_\_

A \_\_\_\_\_ le 13 décembre 2002 à 10 heures 30. \_\_\_\_\_  
Lecture faite par moi des renseignements d'état civil et de la déclaration ci-dessus, j'y persiste et n'ai rien à y changer, à y ajouter ou à y retrancher. »

La personne entendue  
(A signée au carnet de déclarations)

L' O.P.J



« « Il est vrai que j'avais plus d'attention pour le pilotage de mon binôme que par cette lumière que je croyais être un avion.-----

« « Je précise que les conditions étaient idéales pour piloter avec une très bonne visibilité.-----

« « Il n'y a eu aucune perturbation dans l'appareillage de bord lors de cette vision.-----

« « Par la suite, la leçon s'est déroulée normalement et nous avons atterri à **MERVILLE** comme il était prévu.-----

« « M. a également appelé la tour de contrôle de LILLE – **LESQUIN** pour leur poser la même question à savoir si un appareil autre que le notre était visible au radar dans le périmètre de MARCK (62). La réponse a été négative.-----

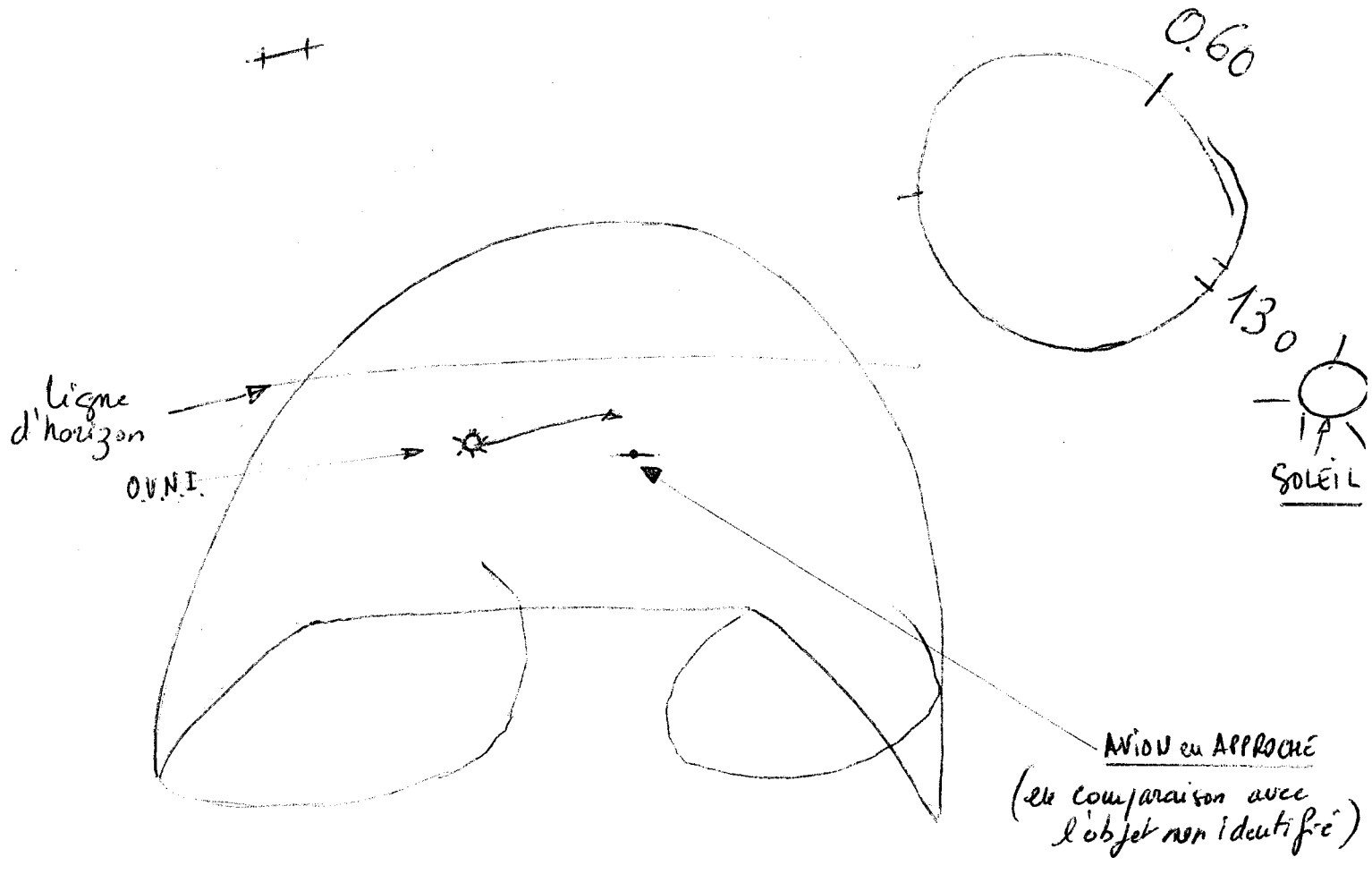
Le 13.12.2002 à 10 heures 40. Lecture faite par moi des renseignements d'état civil et de la déclaration ci-dessus, j'y persiste et n'ai rien à y changer, à y ajouter ou à y retrancher.

La personne entendue

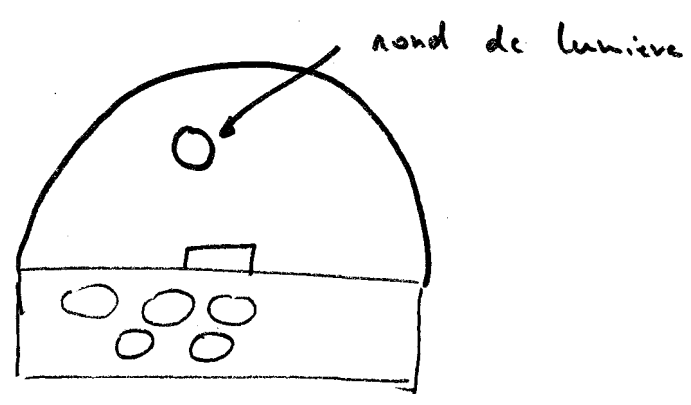
L'A.P.J.

( A signé au carnet de déclarations)

Mh

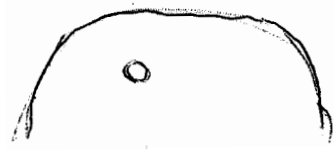


M<sub>r</sub>



PIECE N°8

Forme circulaire éclairée



M<sup>k</sup>

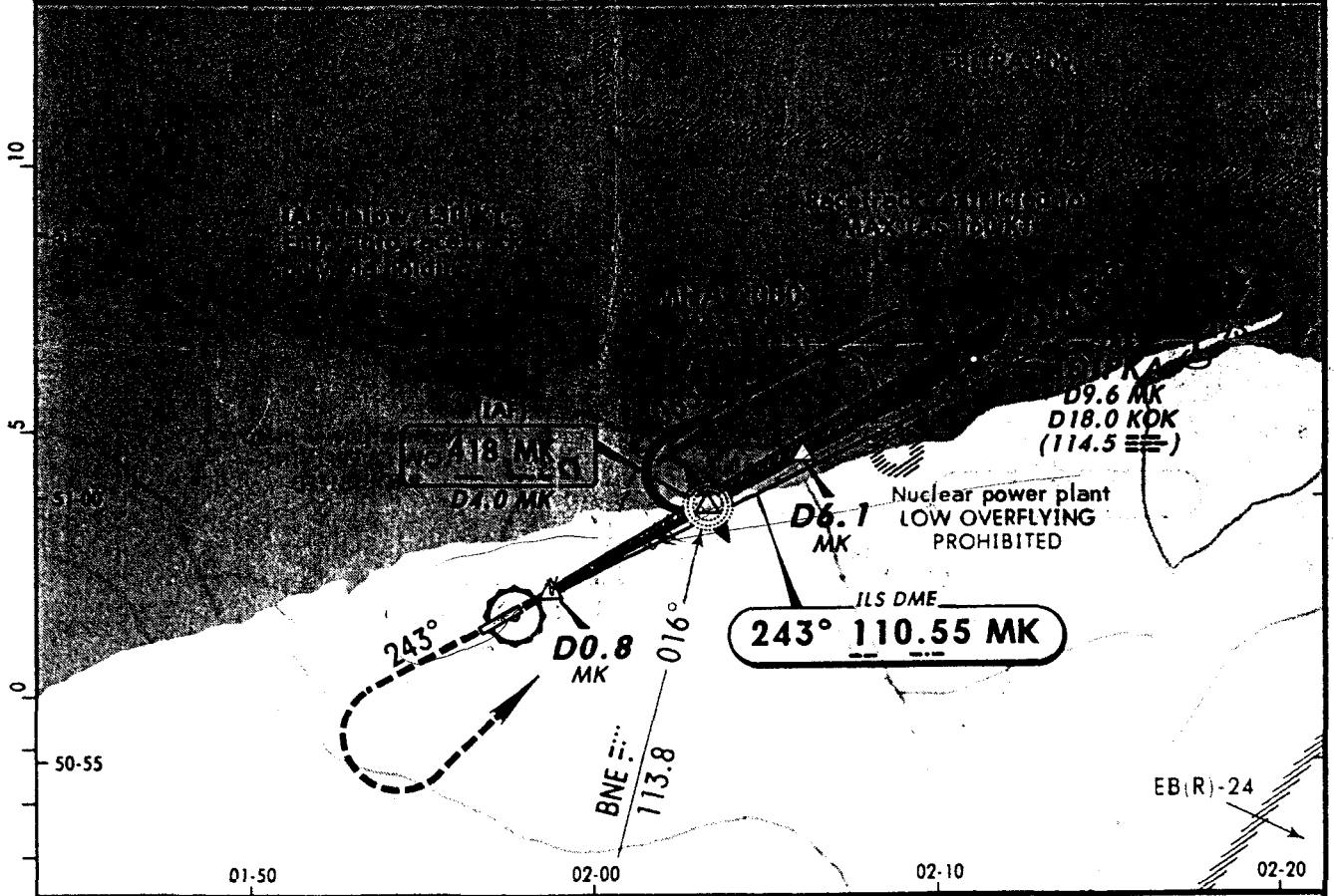
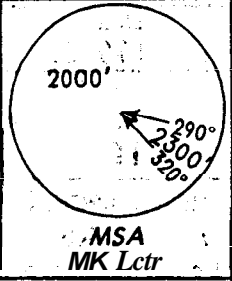
**LFAC/CQF**  
**CALAIS-DUNKERQUE**

**JEPPESEN CALAIS-DUNKERQUE, FRANCE**

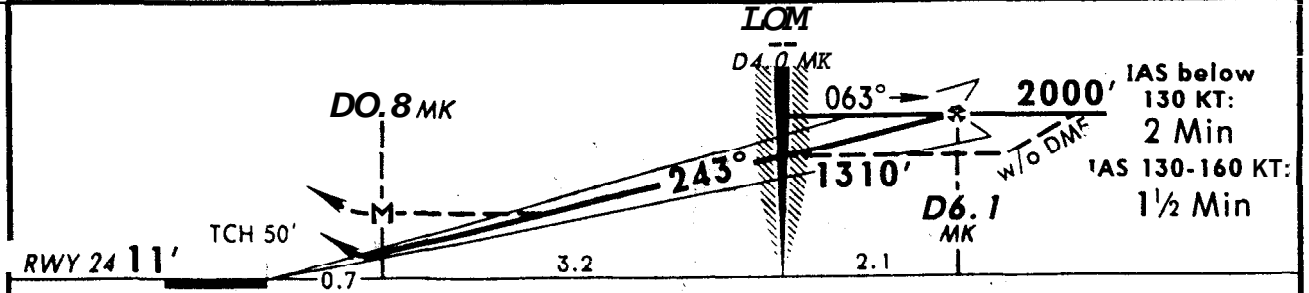
30 AUG 02 (11-1) Eff 5 Sep

CAT A, B & C ILS Rwy 24

*LILLE ATIS 119.32	*CALAIS ATIS 135.45	*LILLE Approach 120.27	*CALAIS Tower 118.1
LOC MK 110.55	Final Apch Crs 243"	Minimum Alt LOM 1310'	ILS DA(H) 261'(250')
MISSED APCH: Climb STRAIGHT AHEAD to 800'; then turn LEFT (MAX IAS 170 KT) to Lctr climbing to 2000'. Do not turn before passing MAP. Climb to 1200' prior to level acceleration.			Apt Elev 11' RWY 11'
Alt Set: hPa      Rwy Elev: 0 hPa      Trans level: By ATC      Trans alt: 4000'			
If local ATS not available, obtain LILLE altimeter setting from LILLE Approach or LILLE ATIS.			



MK DME	2.0	3.0	4.0	5.0
ALTITUDE	650'	970'	1310'	1620'



Gnd speed-Kts	70	90	100	120	140	160	HIALS 800'
ILS GS 3.00° or LOC Desc Grad 5.2%	377	484	538	646	753	861	
LOM to MAP	3.2	2:45	2:08	1:55	1:36	1:22	1:12 or MAP at D0.8 MK

JAR-OPS STRAIGHT-IN LANDING RWY 24 ILS      CIRCLE-TO-LAND Prohibited North of runway





DIRECTION DE L'EXPLOITATION  
ET DE L'ÉTABLISSEMENT DE TOULOUSE  
SOUS-DIRECTION EXPLOITATION  
DES SYSTÈMES OPÉRATIONNELS  
DIVISION EXPLOITATION DES CENTRES DE MISSION  
SCIENTIFIQUE ET DE TRAITEMENT

SEPRA

Toulouse, le 1er avril 2003  
DEE/EO/ST/SEPRA N° 03-137

**GENDARMERIE NATIONALE  
BRIGADE TERRITORIALE**

V/Réf. : P.V. N° 96012002 - C.U. 00134

Objet : Accusé Réception du Procès Verbal sus-référencé

Messieurs,

Nous vous remercions pour votre envoi cité en référence et pour la qualité des informations transmises par vos services et vous demandons de bien vouloir nous excuser d'en accuser réception tardivement.

Ces informations seront étudiées attentivement par le SEPRA ; elles seront ensuite intégrées dans la base de données et nous permettront l'établissement de statistiques.

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés d'une éventuelle suite que nous pourrions donner à certains procès verbaux, dans la mesure où ils présenteraient un intérêt d'étude ultérieure.

Entre-temps, nous vous prions de croire, Messieurs, à l'expression de nos respectueuses salutations.

Le Responsable du SEPRA,

**J-J. VELASCO**

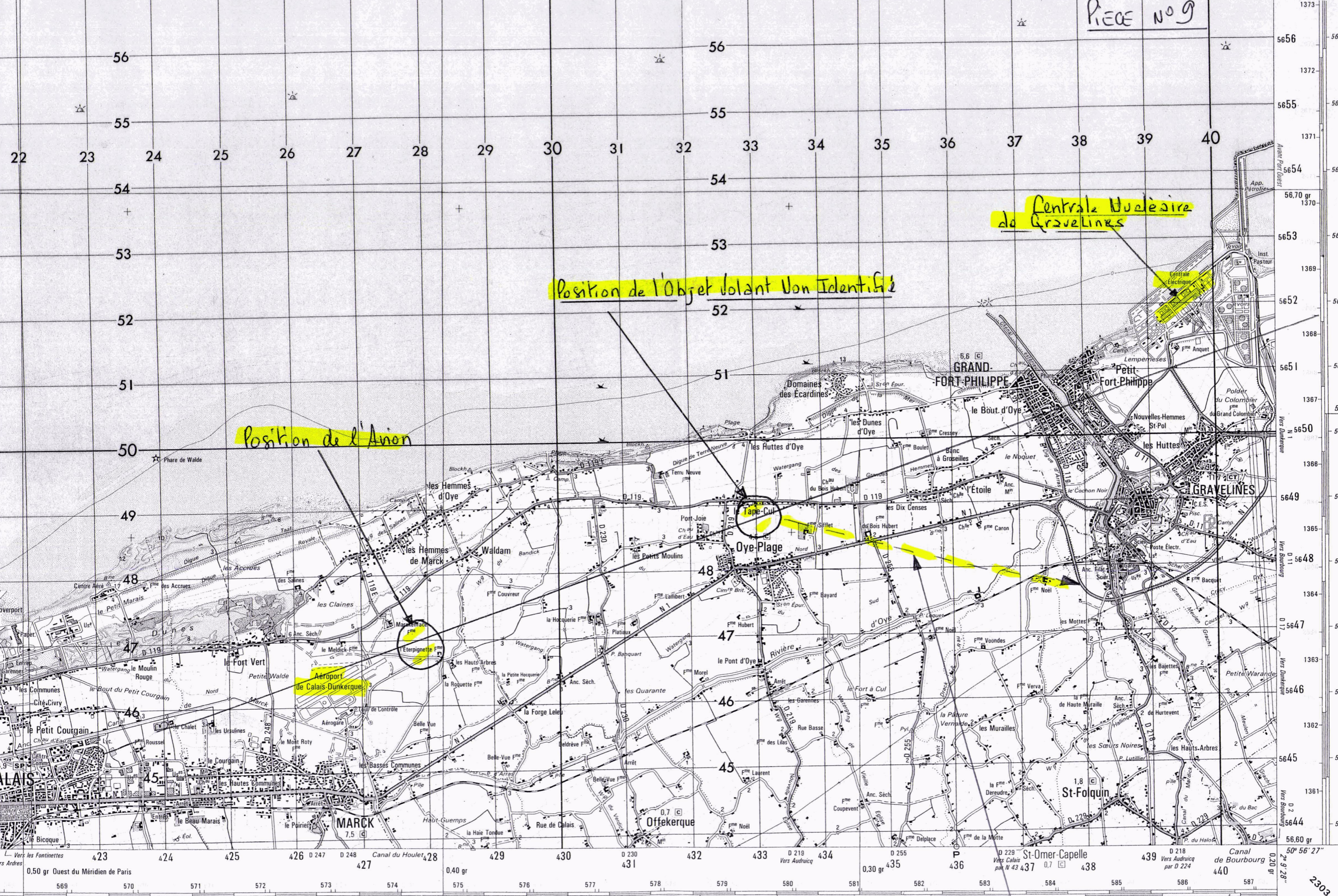
---

**CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES**

---

Siège                      Centre de Toulouse  
2, place Maurice Quentin - 75039 Paris Cedex 01      18, avenue Edouard Belin - 31401 Toulouse Cedex 9  
Tél. : 01 44 76 75 00 Fax 01 44 46 76 76      Tél. : 05 61 27 31 31 Fax : 05 61 27 31 79  
Site Internet : <http://www.cnes.fr>  
RCS PARIS B 775 665 912 - SIRET 775 665 912 000 82 / CODE APE 7312  
N° d'identification TVA : FR 49 775 665 912





Position de l'Anon

Position de l'Objet volant non identifié

Central Hydroélectrique de Gravelines

Trajectoire approximative de la disposition de l'OVNI