

Rapport Final du Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre AZA116 et CFG869

du 9 février 2003

au Nord d'Aoste

RAPPORT FINAL

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)

AIRPROX (PRESQUE COLLISION)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRE-
CIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

LIEU/DATE/HEURE	Au nord d'Aoste, le 9 février 2003, 13h45 UTC
AERONEFS	Alitalia, AZA 116, Airbus 319, I-BIME, de Milan Malpensa à Amsterdam (LIMC – EHAM) Condor Berlin, CFG 869, Airbus 320, D-AICI, de Palma de Majorque à Erfurt (LEPA – EDDE)
SERVICE ATS	Swiss Radar Area West, UAC secteur MS3/MA3
CONTRÔLEURS	Coordonnateur radar Contrôleur radar Contrôleur en formation
ESPACE AERIEN	C

DEROULEMENT

Le dimanche 9 février 2003, le vol Condor CFG 869 effectue un vol de ligne entre Palma de Majorque et Erfurt. A 13h33, le pilote prend contact avec Swiss radar, au secteur MS3 de Genève, sur la fréquence 126.05 MHz, au niveau de vol 300. Le pilote est autorisé par le contrôle sur la route IRMAR – KINES – DITON au niveau de vol 300.

A 13h42, le vol Alitalia AZA 116 appelle le secteur de Genève MS3 sur la fréquence 126.05 MHz. Il effectue un vol de ligne entre Milan Malpensa et Amsterdam. Le pilote confirme sa route en direction du point MOLUS. Il est autorisé par le contrôleur à monter au niveau de vol 290. Le pilote accuse réception et répète l'autorisation de monter au niveau de vol 290.

A 13h45, le contrôleur radar signale au pilote du vol Alitalia qu'il sera autorisé à un niveau supérieur mais pas avant d'avoir parcouru 15 NM en raison d'un trafic qui évolue 1000 FT au-dessus de son niveau de vol.

Une minute plus tard, le contrôleur radar remarque que le vol Alitalia a dépassé en montée le niveau de vol autorisé, il effectue alors une action d'évitement pour assurer la séparation avec le vol Condor. Il ordonne au pilote du vol Alitalia de tourner à droite de 30 degrés en raison du trafic. Il ordonne au pilote du vol Condor de monter au niveau de vol 310 puis il ordonne au pilote du vol Alitalia de descendre immédiatement au niveau de vol 280. Finalement, le contrôleur signale au pilote du vol Condor le trafic conflictuel, en délivrant une information de trafic essentiel.

Selon le tracé radar, la distance minimale entre les deux avions était de 3,4 NM latéralement et de 400 FT verticalement.

Le pilote du vol Condor CFG 869 a déposé un rapport ATIR.

Le service ATC a déposé un rapport ATIR.

Le pilote du vol Alitalia AZA 116 a déposé un ASR (Air Safety Report) auprès de sa compagnie.

FAITS ETABLIS

- Les fréquences de contrôle du secteur MS3/MA3 126.05MHz et 132.315MHz étaient couplées.
- Le contrôleur radar en charge du secteur était un contrôleur en formation, sous la surveillance directe d'un instructeur.
- Tous les échanges radio téléphoniques entre les avions et le contrôleur se sont déroulés en phraséologie anglaise.
- Selon le rapport du contrôleur, la charge de trafic était moyenne. 11 avions étaient en contact sur la fréquence du secteur de contrôle.
- L'incident a eu lieu dans des conditions météorologiques à vue. (VMC)
- Le vent au niveau de vol FL300 était de 330 degrés à 55 nœuds.
- A 13:33:45, le pilote de l'avion CFG869 a appelé le secteur radar sur la fréquence 126.05MHz en donnant son niveau de vol FL300.
- A 13:33:49, le contrôleur a identifié l'avion et l'a autorisé sur la route IRMAR – KINES - DITON au niveau de vol FL300. Le pilote a collationné cette autorisation.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale – 1)

- A 13:42:58, le pilote du vol AZA116 a appelé le secteur radar sur la fréquence 126.05MHz en signalant qu'il montait au niveau de vol FL240 en direction du point MOLUS.
- A 13:43:02, le contrôleur radar a identifié le vol AZA116 et l'a autorisé à monter au niveau de vol FL290.
- A 13:43:07, le pilote du vol AZA116 a collationné l'autorisation de monter au niveau de vol FL290.
- A 13:45:43, le contrôleur radar a signalé au pilote du vol AZA116 qu'il serait autorisé à monter à un niveau supérieur après avoir parcouru 15 NM en raison d'un trafic évoluant 1000 FT au-dessus de son niveau autorisé.
- Le pilote du vol AZA116 a accusé réception de ce message.
- Selon le rapport du pilote du vol AZA116, 3 membres d'équipage se trouvaient dans le cockpit de l'avion soit 1 commandant et deux co-pilotes. Il déclare avoir reçu du contrôle de Genève sur la fréquence 126.05MHz une autorisation de monter au niveau de vol FL290 mais indique qu'il a affiché le niveau de vol FL300.
- A 13:45:57, l'alarme STCA (alarme automatique en cas de prévision de perte de l'espacement requis entre les aéronefs) s'est déclenchée, selon les enregistrements radar et le journal de bord électronique STCA.
- A 13:46:05, le contrôleur radar a ordonné au pilote du vol AZA116 d'effectuer un virage à droite de 30 degrés en raison d'un trafic.
- Le pilote a collationné ce message.
- Selon le rapport du pilote du vol AZA116, une alerte TCAS (TA) s'est activée à ce moment. Il ne signale pas d'avis de résolution (RA). Il dit également avoir eu contact visuel avec le trafic conflictuel après l'alerte.
- A 13:46:09, l'avion AZA116 croisait le niveau de vol FL293 en montée. L'avion CFG869 était au niveau FL300 à 9.6 NM de la route convergente de l'avion conflictuel.
- A 13:46:19, le contrôleur radar a ordonné au pilote du vol CFG869 de monter au niveau de vol 310 en raison d'un trafic.
- Le pilote a collationné ce message en signalant qu'il commençait la montée vers le niveau de vol 310.
- A 13:46:21, l'avion AZA116 croisait le niveau de vol FL296 en montée. L'avion CFG869 était au niveau FL300 à 7.8 NM de la route convergente de l'avion conflictuel.
- A 13:46:29, le contrôleur radar a ordonné au pilote du vol AZA116 de descendre immédiatement au niveau de vol FL280 en raison du trafic.
- A 13:46:33, le pilote a collationné ce message en signalant qu'il descendait « leaving now ».
- A 13:46:33, l'avion AZA116 croisait le niveau de vol FL298 en montée. L'avion CFG869 était au niveau FL300 à 6.0 NM de la route convergente de l'avion conflictuel.
- A 13:46:37, le contrôleur radar a signalé au pilote du vol CFG869 le trafic conflictuel en délivrant une information de trafic essentiel : « A vos 1 heure, 6 miles en descente vers le niveau de vol FL280 ».

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale – 1)

- A 13:46:51, le pilote du vol CFG869 a signalé au contrôleur radar qu'il croisait le niveau de vol FL304 en montée vers le niveau de vol FL310 et que le trafic conflictuel se trouvait 3 NM devant sa route, 700 FT au-dessous.
- Selon le rapport du pilote du vol CFG869, seule une alerte TCAS (TA) s'est activée, sans avis de résolution (RA).
- A 13:46:57, les deux avions se croisaient avec une distance minimale de 3.4 NM latéralement et de 400 FT verticalement.
- A 13 :48 :16, le pilote du vol CFG869 a signalé au contrôleur radar qu'il déposait un rapport ATIR.
- A 13:49:01, le contrôleur radar a autorisé le vol CFG869 à descendre au niveau de vol FL300.
- A 13:49:54, le contrôleur radar a autorisé le vol AZA116 à monter au niveau de vol FL310.
- A 13:54:38, le contrôleur radar a signalé au pilote du vol AZA116 que le service ATC déposait un rapport ATIR suite à ces événements.
- Météo: Genève, 13h20
Vent : 190 DEG, 3 KT
Visibilité : 10 KM
Nuages : peu 1600 FT, fragmentés 2200 FT
Température : +03°C
QNH 1018 hPa

ANALYSE

Le rapport du pilote du vol AZA116 mentionne qu'il a sélectionné le niveau de vol FL300 au lieu du niveau de vol FL290 qui lui avait été attribué par le contrôle de Genève. Il s'agit donc de l'erreur à l'origine de cet incident. De plus ce fait met en évidence un déficit dans la coordination du travail de l'équipage de l'avion.

Le contrôleur radar, alerté par le STCA (Short Term Conflict Alert) et constatant que le vol AZA116 croisait en montée le niveau de vol autorisé, a immédiatement réagi en ordonnant au pilote du vol AZA116 de tourner à droite de 30 degrés pour l'éloigner de la trajectoire convergente de l'avion conflictuel. En conséquence, la distance entre les deux avions lors du croisement était de 3.4 NM au lieu de 2.7 NM.

Le contrôleur radar a successivement ordonné une montée de 1000 FT au pilote du vol CFG869 et une descente immédiate au niveau de vol FL280 au pilote du vol AZA116 adaptée à ce genre de situation. En dernier lieu, le contrôleur radar a délivré une information de trafic essentiel au pilote du vol CFG869.

La réaction du contrôleur radar qui était en formation « On the Job Training » est remarquable et, sous bien des aspects, exemplaire. En effet, les priorités dans l'action d'évitement entreprise étaient logiques et efficaces. Ecartement des trajectoires, séparations verticales et information de trafic essentiel.

Grâce au résultat de ces actions, aucun avis de résolution TCAS (RA) n'a été activé dans les 2 avions concernés. L'objectif du STCA est d'alerter le contrôleur radar pour pouvoir intervenir avant qu'un avis de résolution TCAS soit déclenché.

L'information délivrée avant l'incident au pilote du vol AZA116 par le contrôleur radar concernant l'octroi retardé d'un niveau de vol supérieur, en raison de la présence d'un trafic évoluant 1000 FT au-dessus de son niveau autorisé, n'a malheureusement pas suffi à retenir l'attention du pilote du vol AZA116.

CAUSE

L'incident est dû au fait qu'un membre de l'équipage du vol AZA116 a affiché par erreur le FL300 au lieu du FL290 qui était le niveau de vol autorisé par le contrôle, sans que le deuxième membre de l'équipage n'intervienne.

Berne, le 26 février 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR
OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)**

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale – 1)

**TRANSCRIPT OF TELEPHONY
OR RADIOTELEPHONY COMMUNICATION TAPE-RECORDINGS**

Investigation into the **incident** that occurred on **9 February 2003**

- Subject of transcript: **AZA116 / CFG869**
- Centre concerned: Swiss Radar Area West
- Designation of unit: Swiss UAC sector MS3/MA3
- Frequency / Channel: 126.05 MHz
- Date and period (UTC) covered by attached extract: 9 February 2003
13:33 - 13:57 UTC
- Date of transcript: 21 February 2003
- Name of official in charge of transcription: Didier Javet

- Certificate by official in charge of transcription:

I hereby certify:

- That the accompanying transcript of the telephony or radiotelephony communication tape-recordings, retained at the present time in the premises of the Analysis Department, has been made, examined and checked by me.
- That no changes have been made to the entries in columns 2, 3 and 4, which contain only clearly understood indications in their original form.

Geneva, 21 February 2003

Didier JAVET

Abbreviations

Sector Designation of sector
MS3 - Swiss UAC Sector MOLUS3

<u>Aircraft</u>	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	<u>ADES</u>
869	- Condor 869	A320	IFR	LEPA	- EDDE
825Y	- Reach 825Y	B763	IFR	KJFK	- LIPA
606	- Alitalia 606	B763	IFR	LIMC	- KEWR
234	- Mediterranee 234	B732	IFR	LIME	- LFBT
811	- Egyptair 811	A320	IFR	HEGN	- LSGG
315	- Antinea 315	A319	IFR	LFSB	- DAAG
116	- Alitalia 116	A319	IFR	LIMC	- EHAM
4543	- Iberia 4543	A320	IFR	EDDT	- LEBL
1639	- KLM 1639	F70	IFR	EHAM	- LIMF
2296	- Spanair 2296	A320	IFR	LSZH	- GCLP
4161	- Lufthansa 4161	B735	IFR	LFMN	- EDDF

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA116 / CFG869

Date: 9 February 2003



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
<u>Coupled Frequency/Channel: Swiss UAC 126.05 MHz and 132.315 MHz</u>				
MS3	869	13:33:45	Radars, bonjour, Condor eight six nine, level three hundred.	
869	MS3	49	Condor eight six nine, bonjour, identified, cleared IRMAR - KINES - DITON, flight level three zero zero.	
MS3	869	57	Heu... Condor eight six nine, IRMAR - KINES - DITON, level three hundred.	
825Y	MS3	13:34:30	Reach eight two five Yankee, contact Milano on one two five decimal two seven, goodbye.	
MS3	825Y	36	XXXXXX, Reach eight two five Yankee, one two five two seven, so long.	Probably "Okay"
MS3	606	13:35:00	Swiss Radar..., bonjour, this is Alitalia six zero six, climbing up flight level... two six... zero.	
606	MS3	07	Alitalia six zero six, bonjour, climb flight level three one zero.	
MS3	606	12	Climbing up flight level three one zero, Alitalia six zero six.	
606	MS3	13:36:22	Alitalia six zero six, set course direct Dijon, climb flight level three two zero.	
MS3	606	27	Direct Dijon, climbing up flight level three two zero, Alitalia six zero six, merci.	
606	MS3	13:37:56	Alitalia six zero six, contact Radar, channel one two four decimal zero three zero, goodbye.	
MS3	606	13:38:01	One two four zero three zero, Alitalia six zero six, bye-bye Sir, thank you.	
234	MS3	13:39:26	Mediterranee two three four, contact Marseilles on one three three decimal four two, goodbye.	
MS3	234	31	One three three four two..., ... two three four, goodbye Sir.	
MS3	811	13:40:29	Swiss Radar, Egyptair eight one one, bonjour.	
811	MS3	33	Egyptair eight one one, bonjour, squawk five seven one two.	
MS3	811	38	On the squawk five seven one two.	
MS3	315	13:41:10	Radars, good afternoon, Antinea three one five, climbing level two six zero, to... MILPA.	

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA116 / CFG869

Date: 9 February 2003



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
315	MS3	13:41:16	Antinea three one five, bonjour, climb flight level two niner zero.	
MS3	315	20	Climbing level two niner zero, Antinea <i>two</i> one five	Should be "three"
811	MS3	31	Egyptair eight one one, identified, cleared AOSTA -BANKO for BANKO five Romeo Arrival, flight level three zero zero.	
MS3	811	40	AOSTA - BANKO - BANKO five Romeo, flight level two zero zero, confirm?	
811	MS3	46	That's correct.	
MS3	116	13:42:58	XXXXX, Alitalia one one six, climbing level two four zero, inbound MOLUS.	Probably "Radar"
116	MS3	13:43:02	Alitalia one one six, bonjour, identified, climb flight level two niner zero.	
MS3	116	07	Climbing level two nine zero, Alitalia one one six.	
MS3	4543	34	Swiss Radar, good evening, Iberia four five four three, maintaining three one zero, to OLBEN.	
4543	MS3	38	Iberia four five four three, bonjour, identified, cleared MILPA - BALS, flight level three one zero.	
MS3	4543	44	MILPA - BALS, maintaining three one zero, Iberia four five four three.	
811	MS3	13:44:07	Egyptair eight one one, I confirm you were cleared flight level three zero zero.	
MS3	811	12	Heu..., I re-confirmed with you Sir, two zero zero, you said "confirm"..., so I was... astonished.	
811	MS3	19	Egyptair two ... Egyptair eight one one, stop descent flight level two eight zero.	
MS3	811	23	We stop two eight zero, Sir.	
MS3	1639	26	Radar, bonjour, KLM one six three niner, maintaining three one zero, inbound Geneva	
1639	MS3	31	KLM one six three niner, bonjour, identified, cleared Geneva - MOBLO - Torino, flight level three one zero.	
MS3	1639	39	Geneva - MOBLO - Torino, three one zero for the KLM one six three niner.	
811	MS3	13:45:10	Egyptair eight one one, descend flight level two seven zero.	

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA116 / CFG869

Date: 9 February 2003



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
MS3	811	13	Descend two seven zero, Egyptair eight one one.	
811	MS3	13:45:16	Correct, contact Radar on one two five decimal five five, goodbye.	
MS3	811	20	One two five five five.	
116	MS3	43	Alitalia one one six, expect higher in fifteen miles due crossing traffic one thousand feet above your cleared level.	
MS3	116	49	One one six.	
116	MS3	13:46:05	Alitalia one one six..., turn right ... three zero degrees due traffic.	
MS3	116	10	Right three zero degrees, Alitalia one one six.	
?	MS3	13	?????.	Unreadable
869	MS3	19	Condor eight six niner, due traffic, climb flight level three one zero.	
MS3	869	24	Heu..., Condor eight six nine, due to traffic, we are leaving flight level three hundred, climbing ... flight level three one zero.	
116	MS3	29	Ali one one six, descend flight level two eight zero immediately due traffic.	
MS3	116	33	Two eight zero, Alitalia one one six, leaving now.	
869	MS3	37	Condor eight six niner, traffic at your... one o'clock, six miles, descending flight level two eight zero.	
MS3	869	51	?????, Condor eight six nine is out of level three O four now, climbing flight level three one zero, the traffic three miles ahead of us, was seven hundred feet lower.	Unreadable
869	MS3	13:47:00	Roger.	
MS3	116	03	?????, Alitalia one one six.	Unreadable
MS3	869	12	And Condor eight six nine?	
869	MS3	15	Go ahead.	
MS3	869	15	Okay, was the traffic coming from Italy?	
869	MS3	21	Condor eight six niner, the traffic was cleared flight level two niner zero, he is now at your twelve o'clock, flight level two niner zero, maintaining.	
MS3	869	29	Okay, the traffic was, understood the traffic was cleared level two nine zero.	

Signature of person
in charge of transcription:

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA116 / CFG869

Date: 9 February 2003



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
869	MS3	13:47:33	<i>Affirm.</i>	
?	MS3	47	?????	Unreadable
MS3	869	53	<i>????? from Condor eight six nine, so the traffic..., you suppose the traffic to be at level two nine zero, but ????? to our indication, it was about level two nine nine.</i>	Unreadable
869	MS3	13:48:04	<i>Condor eight six nine..., the traffic overshooted the cleared level.</i>	
MS3	869	09	<i>????? dangerous, he was... minimum four miles from us and about hundred feet close.</i>	Unreadable
869	MS3	15	<i>I know that.</i>	
MS3	869	16	<i>We write a report, thank you.</i>	
869	MS3	19	<i>Roger.</i>	
MS3	869	31	<i>And... Condor eight six nine, can ..., just give me the callsign of the Alitalia flight?</i>	
869	MS3	36	<i>An Alitalia one one six.</i>	
MS3	869	39	<i>Thank you.</i>	
?	116	54	<i>Heu... Alitalia one one six, ????? the name of the aircraft?</i>	Unreadable
869	MS3	13:49:01	<i>Condor eight six niner, descend now flight level three zero zero.</i>	
MS3	869	06	<i>Okay, Condor eight six nine is leaving three one zero ... descending flight level three hundred again, confirm level three hundred?</i>	
869	MS3	12	<i>Condor eight six niner, affirm, flight level three zero zero.</i>	
MS3	869	17	<i>Level three zero zero, Condor eight six nine.</i>	
MS3	2296	19	Swiss Radar, Gruezi, Spanair two two niner six, passing level two two two, climbing level two six zero.	
2296	MS3	25	Spanair two two nine six, bonjour, climb flight level two seven zero.	
MS3	2296	30	Continue climb level two seven zero, Spanair two two niner six.	
MS3	116	34	Swiss, Alitalia one one six?	
116	MS3	37	Go ahead.	

Signature of person
in charge of transcription:

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA116 / CFG869

Date: 9 February 2003



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
MS3	116	13:49:38	Do you confirm we overshoot... our cruise... cleared altitude.	
116	MS3	44	Alitalia one one six, on the initial contact, you were cleared flight level two niner zero.	
MS3	116	50	Copy, Alitalia one one six.	
116	MS3	54	Alitalia one one six, climb now flight level three one zero.	
MS3	116	58	Three one zero, Alitalia one one six.	
MS3	4161	13:50:01	Swiss Radar, Lufthansa four one six one, heu..., good afternoon, flight level two eight zero.	
4161	MS3	07	Lufthansa four one six one, bonjour, identified, cleared IRMAR - KINES - DITON, flight level two eight zero.	
MS3	4161	13	IRMAR - KINES - DITON, flight level two eight zero and do you have any turbulence report, Lufthansa four one six one?	
4161	MS3	18	Negative, not so far.	
MS3	4161	19	Thank you.	
116	MS3	21	Alitalia one one six, climb flight level three six zero.	
MS3	116	25	Three six zero, Alitalia one one six.	
315	MS3	30	Antinea three one five, contact Marseilles on one three three decimal four two, goodbye.	
MS3	315	35	One three three four two, three one five, good day.	
116	MS3	13:51:12	Alitalia one one six, set course direct PENDU.	
MS3	116	15	PENDU, Alitalia one one six.	
869	MS3	13:52:03	And Condor eight six niner, contact now Radar on one three three decimal zero five.	
MS3	869	13	Heu... one three three zero five for Condor eight six nine, bye.	
1639	MS3	18	KLM one six three nine, descend flight level two seven zero, fifteen hundred feet per minute or more.	
MS3	1639	24	Descending flight level two seven zero with fifteen hundred feet... per minute or more for the KLM one six three nine.	

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA116 / CFG869

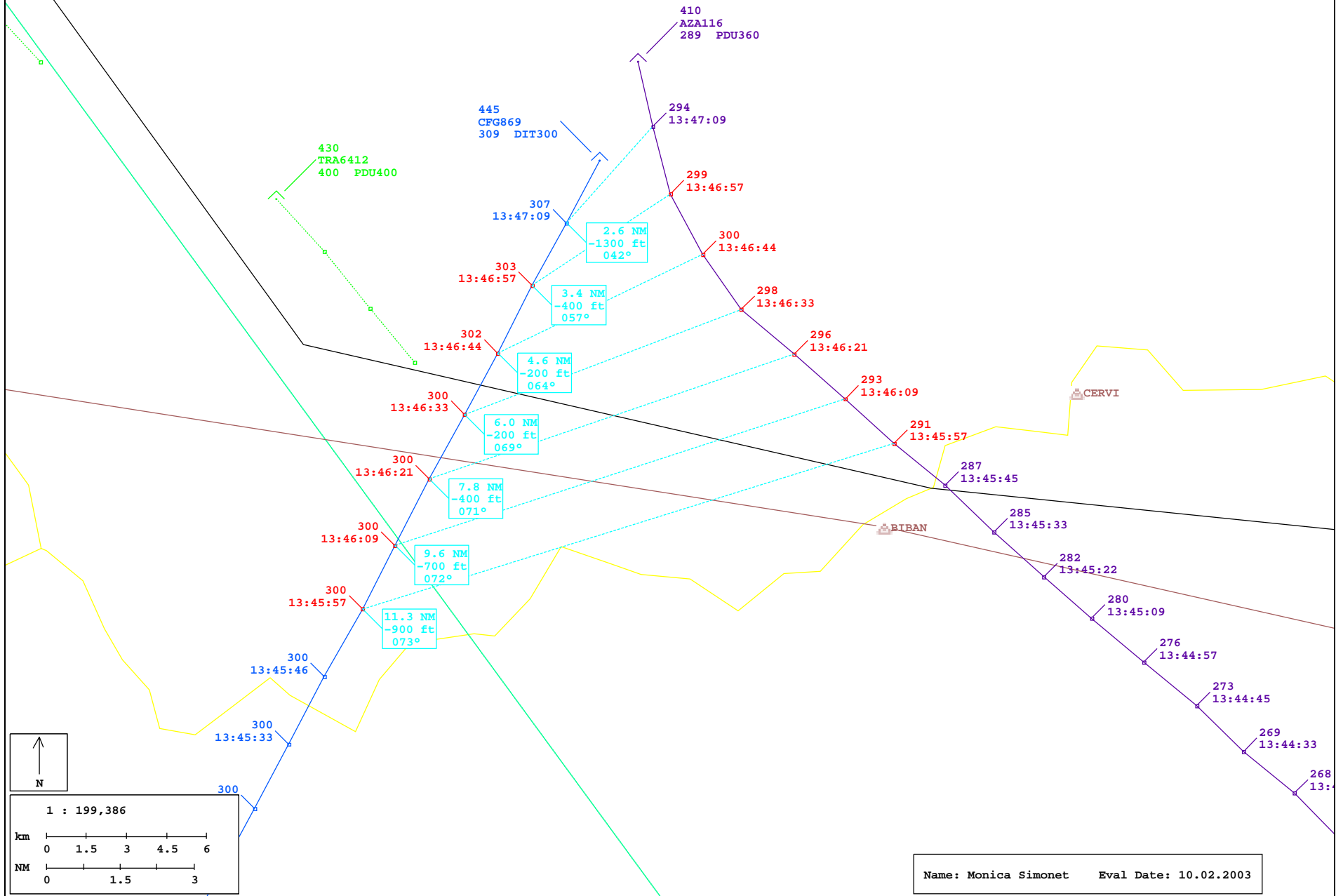
Date: 9 February 2003



To <u>Col.1</u>	From <u>Col.2</u>	Time <u>Col.3</u>	Communications <u>Col.4</u>	Observations <u>Col.5</u>
MS3	2296	31	Spanair two two niner six is... reaching level two seven zero.	
2296	MS3	13:52:36	Spanair two two niner six, climb flight level three zero zero.	
MS3	2296	40	Continue climb level three zero zero, Spanair two two niner six.	
MS3	869	44	And Condor eight six nine, just to confirm I was talking to Geneva Control.	
869	MS3	49	That's correct, that's Swiss Radar but that was the Geneva sectors.	
MS3	869	52	Okay Swiss Radar, thank you, bye.	
				MS3 in contact with: IBE4543 JKK2296 BPA1700
116	MS3	13:54:34	Alitalia one one six, Swiss Radar?	Coach is taking over
MS3	116	37	Go ahead.	
116	MS3	38	Just for information, we'll have to file a report because you were cleared level two niner zero, your readback was two niner zero and you're climbing up to two nine nine and we had to... turn you and to climb another traffic.... very close.	
MS3	116	52	Heu..., we'll make a report, Alitalia one one six.	
116	MS3	55	Roger.	Trainee is taking over
				MS3 in contact with: JKK2296 BPA1700 LGL3595 KLM1639 IBE4543
116	MS3	13:56:49	Alitalia one one six, contact Reims, channel one three three decimal eight three zero.	
MS3	116	55	One three three eight three zero, Alitalia one one six.	

Src
ACC
ACN

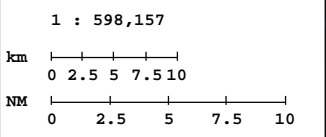
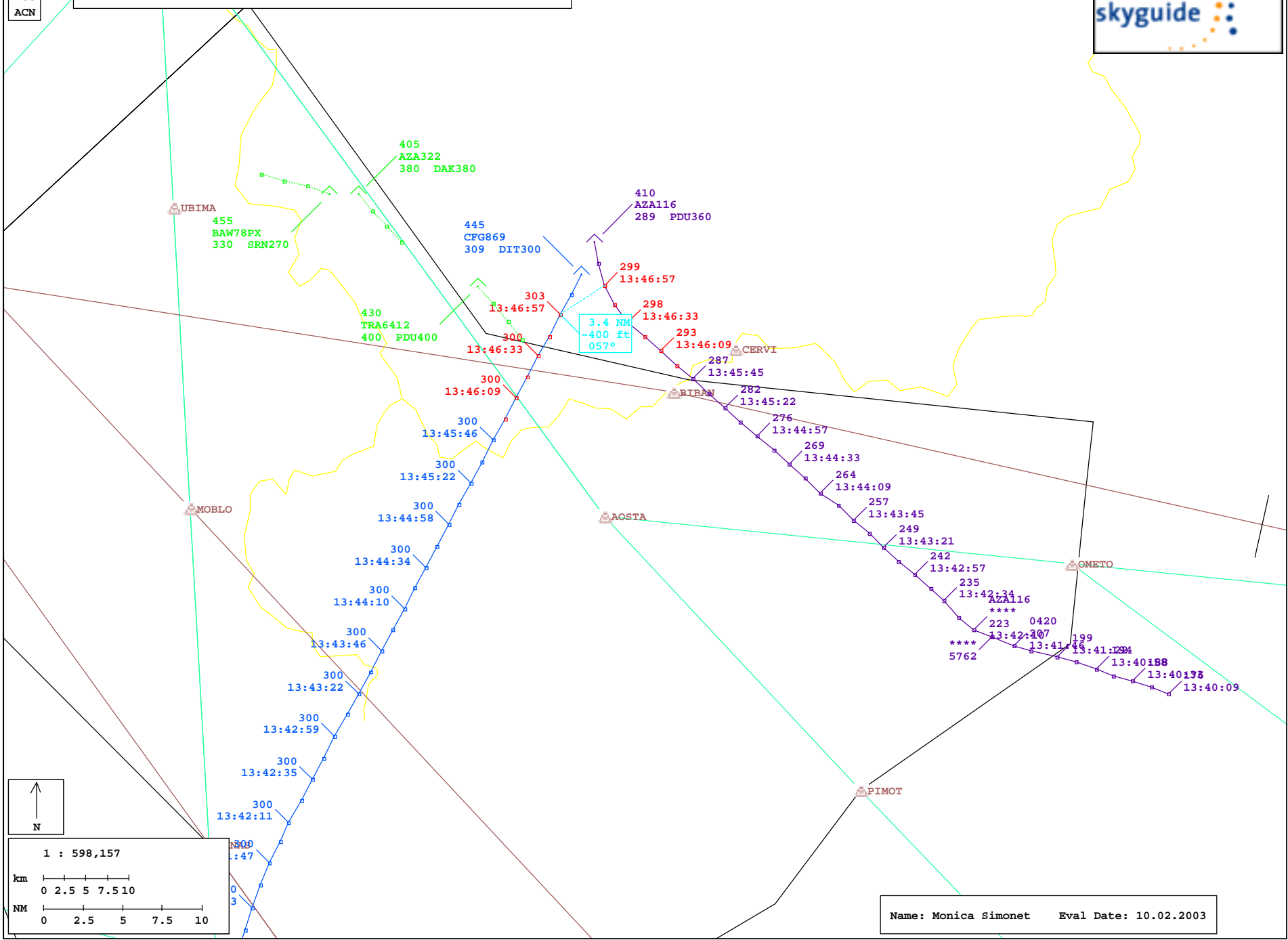
Analysis: AIRPROX AZA116 / CFG869 Time [UTC]: 09.02.2003 13:47:29



Name: Monica Simonet Eval Date: 10.02.2003

Src
ACC
ACN

Analysis: AIRPROX AZA116 / CFG869 Time [UTC]: 09.02.2003 13:47:29



Name: Monica Simonet Eval Date: 10.02.2003