

Schlussbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen

über den Vorfall (Airprox)

zwischen SWR195Z und TAR485

vom 23. November 2002

auf dem Boden, Zürich-Kloten

SCHLUSSBERICHT

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)

AIRPROX (FASTZUSAMMENSTOSS)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNG. (ART 24 DES LFG)

Die männliche Namensbezeichnung gilt sinngemäss auch für die weibliche Form.

ORT/DATUM/ZEIT Auf dem Boden, Zürich-Kloten, 23. 11. 2002,
11:08 UTC

LUFTFAHRZEUGE SWR195Z, Airbus A319, HB-IPS, Swiss
LEBL - LSZH

TAR485, Boeing B737, TS-IOK, Tunis Air
LSZH - DTTJ

ATS-STELLE Platzverkehrsleitstelle Zürich

FLUGVERKEHRS- Platzverkehrsleiter (ADC)

LEITER Bodenverkehrsleiter (GRO)

LUFTRAUM am Boden

VERLAUF

Während des Vormittags des 23. November 2002 herrschte bis kurz vor dem vorliegenden Vorfall auf dem Flughafen Zürich-Kloten eine Nebelsituation, welche die Anwendung von *low visibility procedures* (LVP) notwendig machte. Wenige Minuten vor dem Vorfall hatten sich die Wetterbedingungen allerdings soweit gebessert, dass die unter Radarführung zur Piste 14 anfliegende SWR195Z die Piste bereits auf dem *right hand base leg* aus 5000 ft/QNH erkennen konnte. Gleichzeitig war aus der Turmkanzel heraus das Pistensystem gut sichtbar. Einzelne noch vorhandene Nebelfetzen befanden sich ausserhalb des Pistensystems.

Im weiteren Verlaufe des Anfluges auf dem Instrumentenlandesystem (ILS) der Piste 14 erkundigte sich der F/O der SWR195Z als *pilot non-flying* (PNF) beim Platzverkehrsleiter (ADC) nach der Möglichkeit, einen swing-over auf die Piste 16 durchzuführen. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Swiss-Maschine in einer Distanz von etwa 3,1 NM zur Pistenschwelle 14. Der zuständige Platzverkehrsleiter erteilte der Swiss-Maschine diese Freigabe mit dem Hinweis, dass sich ein Flugzeug im Startvorgang auf der Piste 28 befände. 17 Sekunden nach der Freigabe für den *swing-over* erhielt die SW195Z auch die Landefreigabe für die Piste 16.

Inzwischen hatte sich in Übereinstimmung mit einer vorgängigen Freigabe durch den ADC die nächste für den Start vorgesehene Maschine, eine Tunisair Boeing 737 mit Flugnummer TAR485, auf der Piste 28 ausgerichtet und startbereit gemacht. 1:25 Minuten nachdem die SWR195Z die Landefreigabe für die Piste 16 erhalten hatte, erhielt nun die TAR485 vom ADC die Startfreigabe für die Piste 28. Zu diesem Zeitpunkt steht die SWR195Z im Begriff, auf der Piste 16 aufzusetzen.

Kurze Zeit nach dem Aufsetzen auf der Piste 16 wurde die Flugbesatzung der SWR195Z auf die startende TAR485 aufmerksam. Der CMD leitete sofort eine Vollbremsung des Airbus 319 ein. Die Swiss-Maschine konnte dadurch etwa 50 Meter nördlich der Pistenschulter der Piste 28 zum Stillstand gebracht werden. Aus dem stillstehenden Flugzeug heraus beobachtete die Flugbesatzung der SWR195Z, wie die TAR485 tief über die Pistenkreuzung hinweg startete.

Der Platzverkehrsleiter seinerseits erkannte das Kollisionspotenzial, nachdem er sich durch eine visuelle Kontrolle und einen Blick auf die beiden *overhead*-Monitore vergewissert hatte, dass die Piste 14 für eine nachfolgende Maschine frei war und er diesem nachfolgenden Flugzeug die Landefreigabe für die Piste 14 erteilt hatte. Nach einer kurzen Situationsanalyse kam er zum Schluss, dass es für eine Durchstartanweisung an die SWR195Z zu spät war und forderte deshalb die sich im Startlauf befindliche TAR485 auf, den Start abubrechen. Die Tunisair-Maschine konnte dieser Aufforderung nicht nachkommen.

In der Folge erstatteten sowohl die Flugsicherung (skyguide) als auch der CMD der Swiss-Maschine einen ATIR.

BEFUNDE

- Der Vorfall spielte sich im Bereich der Pistenkreuzung der Pisten 16 und 28 ab.
- Beide Flugzeuge waren in dauerndem Funkkontakt mit dem ADC.
- Um 11:05:29 erkundigte sich die SWR195Z beim ADC: „Any chance for swing, SWR195Z?“ und erhielt umgehend die Antwort: „195Z, yes, departure is rolling on runway 28, swing over runway 16 is approved“.

Alle Zeiten in diesem Bericht sind im Format UTC (Lokalzeit - 1 Stunde)

- 17 Sekunden später, um 11:05:46, erhielt die SWR195Z die Landefreigabe für die Piste 16. Die Maschine befindet sich jetzt in einer Entfernung von etwa 2.6 NM zur Pisten-schwelle 16.
- Um 11:07:11 erteilte der ADC der TAR485 die Startfreigabe für die Piste 28. Zu diesem Zeitpunkt steht die SWR195Z im Begriff, auf der Piste 16 aufzusetzen.
- Um 11:07:46 forderte der ADC die TAR485 wie folgt auf, den Start abubrechen: „Stop take off, TAR485, stop take off, stop take off!“. Die TAR485 antwortete nicht.
- 4 Sekunden später meldete sich die SWR195Z: „*We stop, SWR195Z*“. Deren Flugbesatzung liess damit erkennen, dass sie die Kollisionsgefahr erkannt hatte und ihr Flugzeug abbremsen würde.
- Die Flugbesatzung der TAR485 meldete dem ADC nach dem Start, dass es ihr nicht möglich gewesen sei, den Start um die kritische Geschwindigkeit um V1 herum abubrechen.
- Etwa 10 Minuten vor dem Vorfall startete eine Cessna 172 (HB-CFO) nach Instrumentenflugregeln (IFR) auf der Piste 28, deren Transponder nicht funktionierte. In der Folge ergaben sich aufwändige Dialoge zwischen dem ADC und dieser Maschine sowie auch aufwändige Koordinationen mit der Abflugleitstelle, dies um eine möglichst gute und effiziente Lösung für dieses Problem zu finden. Durch den Ausfall des Transponders jener Maschine ergab sich eine markante Abflugverspätung für den nachfolgenden abfliegenden Verkehr. Die TAR485 und die vorausgestartete SAS602 waren besonders stark von dieser Verspätung betroffen. Gemäss Aussage des Platzverkehrsleiters haben diese Vorgänge zusätzliche Aufmerksamkeit erfordert.
- Der CMD der SWR195Z erwähnte in seiner Aussage, dass er damit gerechnet habe, sein Flugzeug vor der Kreuzung mit der Piste 28 zum Stillstand zu bringen. Allerdings sei dazu ein kompromissloses Bremsmanöver vonnöten gewesen, das zur Folge gehabt habe, dass das Flugzeug von der Mittellinie abgekommen sei und etwa drei Meter nach links ausscherte.
- Gemäss der Einschätzung des CMD der SWR195Z ist seine Maschine „etwa 50 Meter vor der nördlichen Pistenschulter 28 zum Stillstand gekommen“. Diese Einschätzung stimmt mit den meisten anderen Aussagen überein.
- Laut CMD der TAR485 ist die Anordnung des Startabbruchs des ADC-FVL zu spät erfolgt, um ihr nachkommen zu können. Sein Flugzeug habe zu diesem Zeitpunkt etwa die Entscheidungsgeschwindigkeit V1 erreicht. Die Fortsetzung des Startmanövers sei die beste Möglichkeit gewesen, um einer möglichen Kollision auf der Pistenkreuzung auszuweichen.
- In seiner Aussage brachte der Platzverkehrsleiters die Meinung zum Ausdruck, dass der Vorfall dadurch entstanden sei, dass er entgegen seiner üblichen Gewohnheit keine Manipulation am TACO (TACO = *tower approach coordination* - interaktiver Bildschirm mit allen an- und abfliegenden Flugbewegungen) als Gedankenstütze für den bewilligten *swing-over* vorgenommen habe.

Alle Zeiten in diesem Bericht sind im Format UTC (Lokalzeit - 1 Stunde)

- Wetter: **QAM 10:50 UTC**
Wind: 300°, 04 Knoten
Bodensicht: 1000 M; R14/P1500U R16/P1500U R28/P1500U
PATCHES OF FOG
Wolken: SCT auf 200 FT/GND, BKN auf 25'000 FT/GND
Temperatur: 04°C, Taupunkt: 04°C
QNH 1010 hPa
BECMG VIS 3000 M
- QAM SPECI 11:03 UTC**
Bodensicht: 3000 M
VICINITY FOG
BECMG VIS 5000 M
- QAM 11:20 UTC**
Wind: 290°, 05 Knoten
Bodensicht: 5000 M
Wolken: FEW auf 200 FT/GND, BKN auf 25'000 FT/GND
Temperatur: 05°C, Taupunkt: 04°C
QNH 1010 hPa

BEURTEILUNG

Das *swing-over* Landeverfahren

Dieses Landeverfahren besteht darin, dass auf dem ILS 14 oder 16 anfliegende Luftfahrzeuge kurzfristig auf einen Endanflug nach Sicht auf die jeweils andere Piste wechseln. Die Initiative für derartige Wechsel der Landepiste kommt häufig von den Flugbesatzungen, kann aber auch von der Flugverkehrsleitung (ATC) ausgehen.

In der Praxis kann die ATC derartige Pistenwechsel (vor allem solche von der Piste 14 auf die Piste 16) häufig erst dann freigeben, wenn sich anfliegende Luftfahrzeuge in einer Entfernung von zwischen drei und zwei NM zur Pistenschwelle befinden.

Das Verfahren soll einen flüssigen Verkehrsablauf ermöglichen. Oftmals wird es von Flugbesatzungen gewünscht, die auf Standplätzen im südlichen Teil des Flughafen-Vorfeldes (z. B. auf „D“-Standplätzen) parkieren werden. Damit wird eine deutlich kürzere Bodenrollzeit erreicht. Das Verfahren ist im AIP Switzerland unter LSZH AD 2-31 vermerkt.

Die kurzfristige Zuteilung dieses Verfahrens erfordert hohe Flexibilität und höchste Aufmerksamkeit seitens der ATC und der Flugbesatzungen. Insbesondere die ATC muss sicherstellen, dass bei einem derartigen kurzfristigen Wechsel der Abwicklung des Flugverkehrs keine Sicherheitslücken entstehen.

Im vorliegenden Fall stand der mögliche Gewinn an Effizienz durch die Anwendung dieses Verfahrens in einem ungünstigen Verhältnis zu den zusätzlichen Risiken, die daraus entstanden.

Flugverkehrsleitung

An diesem Morgen wurde bis zu diesem Vorfall der Flugverkehr auf zwei voneinander unabhängigen Pisten abgewickelt (Landungen auf Piste 14, Starts auf Piste 28). Der kurzfristige Wechsel auf ein Betriebskonzept mit sich kreuzenden Pisten führte zu einer Sicherheitslücke. Dem zuständigen Platzverkehrsleiter war bei der Erteilung der Startbewilligung an die

Alle Zeiten in diesem Bericht sind im Format UTC (Lokalzeit - 1 Stunde)

TAR485 offensichtlich nicht mehr bewusst, dass er 85 Sekunden zuvor der auf die kreuzende Piste 16 anfliegenden SWR195Z die Landebewilligung erteilt hatte. Dabei mag eine Rolle gespielt haben, dass er kurz zuvor durch ein Verkehrsproblem (Ausfall des Transponders der HB-CFO) stark absorbiert wurde und für den kurzfristig bewilligten Landepistenwechsel keine Erinnerungsstütze anfertigte.

Flugbesatzungen SWR195Z und TAR485

Die Reaktionen der beiden Flugbesatzungen zur erfolgreichen Bewältigung dieser kollisions-trächtigen Situation sind nachvollziehbar. Dank der Aufmerksamkeit der Swiss-Flugbesatzung konnte diese ihr Flugzeug rechtzeitig zum Stillstand bringen. Die Tunisair-Flugbesatzung hat das Risiko eines Startabbruches höher eingeschätzt als dasjenige einer Fortsetzung des Starts.

URSACHE

Der Vorfall ist dadurch entstanden, dass der zuständige Platzverkehrsleiter der TAR485 irrtümlicherweise eine Startfreigabe erteilte, obwohl er kurz zuvor der SWR195Z im Anflug auf die kreuzende Piste 16 eine Landefreigabe erteilt hatte. Der Verlust der Kontrolle über die Verkehrsabwicklung ist möglicherweise wegen der starken Beanspruchung durch ein kurz zuvor entstandenes aussergewöhnliches Verkehrsproblem verursacht worden.

SICHERHEITSEMPFEHLUNG NR.264

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sollte veranlassen, dass grundsätzlich keine *swing-over* Verfahren der beschriebenen Art angewendet werden.

SICHERHEITSEMPFEHLUNG NR. 265

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sollte veranlassen, dass die nächsten Ausbauschritte des **Swiss Airport Movement Area Control System (SAMAX)** möglichst rasch realisiert werden. Insbesondere die umgehende Verwirklichung des *runway incursion monitoring and conflict alert sub-system - RIMCAS* könnte zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle einen wertvollen Beitrag leisten.

GETROFFENE MASSNAHMEN

Unmittelbar nach dem Vorfall hat die skyguide eine Weisung erlassen, wonach keine *swing-over* Verfahren mehr angewendet werden dürfen.

Bern, 15. September 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNG. (ART 24 DES LFG)

Alle Zeiten in diesem Bericht sind im Format UTC (Lokalzeit - 1 Stunde)

Transcript of Original Tape Recording

Subject **AIRPROX / RWY Incursion SWR195Z/TAR485 of November 23, 2002**

Call Signs	HNE	→	HB-VNE		
	XQJ	→	HB-XQJ		
	602	→	SAS602	→	Scandinavian
	1531	→	SWR1531	→	Swiss (Swiss Air Lines)
	751V	→	SWR751V	→	Swiss
	1051	→	SWR1051	→	Swiss
	1575	→	SWR1575	→	Swiss
	HFO	→	HB-CFO		
	221	→	MAK221	→	Macedonian Airlines
	1727	→	SWR1727	→	Swiss
	485	→	TAR485	→	Tunis Air
	268	→	V268		
	164Y	→	SWR164Y	→	Swiss
	195Z	→	SWR195Z	→	Swiss
	562	→	Swiss562	→	Swiss
	3464	→	IBE3464	→	Iberia
	683	→	TAR683	→	Tunis Air
	5525	→	DLH5525	→	Lufthansa
	ADC	→	Zurich Tower		

Frequency Zurich Tower 118.10 MHz

The signer certifies the completeness of the present transcript

skyguide
Flugsicherungsbetrieb Zürich

ZZY

sig. Franz Fischbach

To	From	Time UTC	Communication	Observation/various 2
ADC	HNE	10:57:51	Zurich Tower, HB-VNE, established ILS 14	
HNE	ADC	:54	HB-VNE, Zurich Tower, servus, number two	
ADC	HNE	:59	Ja	
HQJ	ADC	:58:09	Helicopter XQJ, do you still read me?	
ADC	602	:20	Zurich, good afternoon, SAS602	
602	ADC	:25	SAS602, Zurich Tower, good afternoon, line up runway 28 and wait	
ADC	602	:30	Line up 28 and wait, SAS602	
HNE	ADC	:33	H-NE, wind 310 degrees, 4 knots runway 14, cleared to land	
ADC	HNE	:37	HNE, cleared to land runway 14	
ADC	1531	:41	Tower, "guete morge" SWR1531, ten miles 14	
1531	ADC	:44	1531, hallo	
751V	ADC	:46	SWR751V, taxiway Foxtrot, straight in, contact Apron 12175	
ADC	751V	:50	Cleared to cross 28, 12175, SWR751V	
1051	ADC	:55	SWR10.....51, via Hotel 2 right Delta Echo, 12185	
ADC	1051	:59	Hotel 2 right Delta, 121 decimal 85, SWR1051	
1531	ADC	:59:05	SWR1531, "grüezi", number 2	
ADC	1575	:28	Zurich, SWR1571 holding short 28	
1575	ADC	:32	SWR1575 on taxiway Foxtrot, cross runway 28, contact Apron 12175, servus	
ADC	1575	:39	On Foxtrot cross 28, then over to Apron, adie, 12175	
ADC	HFO	:54	HF, "äh", climbing up, and could we change to 12595?	
HFO	ADC	11:00:00	HFO, first switch on the transponder please, on squawk 1413	
ADC	HFO	:07	HFO, 1413	
1531	ADC	:51	SWR1531, wind three hundred degrees, 5 knots runway 14, cleared to land	
ADC	1531	:57	Cleared to land 14, SWR1531	
HFO	ADC	:01:02	HFO, switch on 1413, please	
ADC	HFO	:06	HFO, 125.95?	
HFO	ADC	:08	Negativ, not the frequency, you should switch on the transponder squawk 1413	
ADC	HFO	:14	Okay, FO, 1413 is coming down	

To	From	Time UTC	Communication	Observation/various 3
HNE	ADC	11:01:18	HNE, taxiway Hotel 1, Hotel Bravo, hold short of 28 and Bravo	
ADC	HNE	:22	HNE, via Hotel Hotel 1, holding short "äh" Bravo	
1051	ADC	:28	SWR1051, hallo again, on Foxtrot, cross 28, Apron 12175	
ADC	1051	:32	Okay, cross runway 28, 12175, SWR1051	
602	ADC	:38	SAS602, I call you back in a few minutes, I have Cessna 172, IFR, low performance on the SID	
ADC	602	:48	Standing by, SAS602	
602	ADC	:51	I'm not allowed to vector below five thousand, that's the reason	
221	ADC	:54	MAK221, wind three hundred degrees, 4 knots runway 16, you are cleared for take off	
ADC	221	:02:04	Cleared for take off runway 16, MAK221	
ADC	1727	:08	Tower "guete tag", SWR1727, coming 6 miles, looking for a swing	
1727	ADC	:12	SWR1727, Zurich Tower, hallo, I call you back two miles	
HFO	ADC	:20	HFO, I still have no transponder read out, what is your altitude?	
ADC	HFO	:25	HFO, four thousand two hundred climbing, "äh" 45 point 4 miles from DME Kloten	
HFO	ADC	:32	Roger, squawk 1413	
ADC	HFO	:36	HFO, still on	
ADC	485	:45	Tower, TAR485, bonjour	
485	ADC	:52	TAR485, hallo, we had the Scandinavian line up* *unreadable behind	
ADC	485	:03:04	Behind Scandinavian line up 28, TAR485	
HFO	ADC	:12	HFO, your transponder seems not to be working, are you able to continue VMC to the city?	
ADC	HFO	:19	HFO affirm	
HFO	ADC	:21	Okay, please do so and could you then cancel IFR?	
ADC	HFO	:26	Affirm	
221	ADC	:31	MAK221, contact Departure, good bye	
ADC	221	:36	Departure, MAK221, good bye	
HFO	ADC	:38	HFO, "äh" maintain 4000 feet about	
ADC	HFO	:44	HFO, 5000, leaving now to descend to 4000	

To	From	Time UTC	Communication	Observation/various 4
HFO	ADC	11:03:48	Yes please, and report passing "äh" I have you as a primary target and please let me make it know, that your transponder is not working	
ADC	HFO	:58	HO "äh" FO	
ADC	?	:04:10	Tower "grüezi" *	* 2 stations speaking
ADC	1727	:10	1727, 2 miles	
1727	ADC	:16	1727 continue	
ADC	1727	:19	Okay	
ADC	1531	:22	SWR1531, is on Delta	
1531	ADC	:24	1531, Apron 12185, adie	
ADC	1531	:27	Adie	
ADC	268	:28	V268, approaching Rüti, 3000 feet, changing, good bye	
268	ADC	:30	Danke, V268, to change approved, adie	
ADC	268	:33	adie	
ADC	164Y	:37	Zurich Tower, "guete Tag", SWR164Y, established ILS 14, 8 miles	
164Y	ADC	:44	SWR164Y, hallo, number three	
ADC	1727	:47	1727, short final 14	
1727	ADC	:50	I confirm, cleared to land, 1727, 310 degrees, 5	
ADC	1727	:52	Cleared to land 14, SWR1727	
ADC	195Z	:55	Tower, grüezi, SWR195Z, established 14	
195Z	ADC	:58	SWR195Z, grüezi, number two	
602	ADC	:05:00	SAS602, wind 290 degrees, 6 knots, runway 28, cleared for take off	
ADC	602	:05	Cleared for take off 28, SAS602	
ADC	195Z	:25	Any chance for swing, SWR195Z	
195Z	ADC	:29	195Z, yes, departure is rolling on runway 28, swing over runway 16 is approved	
ADC	195Z	:36	Swing over 16 is approved, SWR195Z, merci	
HNE	ADC	:40	HNE, I call you back in a minute	
ADC	HNE	:44	HNE	
195Z	ADC	:46	SWR195Z, wind 310 degrees, 5 knots, runway 16, cleared to land	
ADC	195Z	:51	Cleared to land 16, SWR195Z	
1727	ADC	:54	SWR1727, right into Delta, Apron 12185	

To	From	Time UTC	Communication	Observation/various 5
ADC	1727	11:05:58	Right into Delta, over to Apron, SWR1727	
1727	ADC	11:06:01	Sorry for delay landing clearance	
ADC	1727	:04	No problem	
ADC	HFO	:05	HFO, city, leaving your frequency	
HFO	ADC	:08	And confirm your altitude please	
ADC	HFO	:10	HFO, 4000	
HFO	ADC	:12	Could you just check and you are going now VFR to Friedrichshafen, is that correct?	
ADC	HFO	:16	HFO, that's correct	
HFO	ADC	:19	Thank you, you may leave this frequency, IFR flight cancelled is 06. adie	
ADC	HFO	:25	HFO, "uf wiederluege"	
ADC	1531	:28	Zurich Tower, SWR1531, holding short of 28	
1531	ADC	:34	SWR1531, hallo, cross 28 on FOX, contact Apron on 12175	
ADC	1531	:39	Crossing 28 on Fox, Apron 12175, SWR1531, good bye	
562	ADC	:42	SWR562, hallo, hold short of 28	
ADC	562	:46	SWR562, holding short runway 28, "grüezi"	
ADC	3464	:50	Zurich, IBE3464	
3464	ADC	:52	IBE3464, hallo, number 3	
602	ADC	:54	SAS602, contact Departure, adie	
ADC	602	:58	Contact Departure, SAS602, bye bye	
ADC	683	:07:02	Zurich Tower, good morning, TAR683, in sequence	
683	ADC	:07	TAR683, hallo, Departure in about 7 minutes	
ADC	683	:10	Thank you	
485	ADC	:11	TAR485, wind 290 degrees, 5, runway 28, cleared for take off	
ADC	485	:16	Cleared for take off, TAR485	
ADC	5525	:20	Zurich, DLH5525, behind the SWR Avroliner, fully ready and we "äh" for departure in sequence	
5525	ADC	:27	DLH5525, hallo	
ADC	164Y	:31	SWR164Y, 2 miles	
164Y	ADC	:34	continue	
164Y	ADC	:40	SWR164Y, wind 310 degrees, 5 knots, runway 14, cleared to land	

To	From	Time UTC	Communication	Observation/various 6
ADC	164Y	11:07:44	Cleared to land, SWR164Y	
485	ADC	:46	Stop take off, TAR485, stop take off, stop take off	
ADC	195Z	:50	We stop, SWR195Z	
ADC	195Z	:08:06	And confirm, we have been cleared to land 16, SWR195Z	
195Z	ADC	:09	Affirm, but the other one is not been cleared for take off, "äh", turn next left, on Echo 7	
ADC	195Z	:14	Next left, Echo 7, SWR195Z, we have him seen rolling	
ADC	1727	:23	Tower "grüezi", SWR1727	
485	ADC	:27	TAR485, contact Departure, good bye*	*change controller
ADC	485	:33	bye	
ADC	485	:35	TAR485, impossible for us around the V1 to stop take off, sorry	
485	ADC	:48	485 roger	
ADC	1727	:51	And Tower, SWR1727, holding short 28 on Fox	
1727	ADC	:53	SWR1727, taxiway Foxtrot, cross runway 28, call Apron 121 decimal 75	
ADC	1727	:59	12175, crossing 28 on Fox, SWR1727	
195Z	ADC	11:09:03	SWR195Z, next left, Echo 7, Apron 121 decimal 75	
ADC	195Z	:08	Next, Echo 7, 12175, SWR195Z, and we have to write an ATIR	
195Z	ADC	:14	Yes, we know, we are organize and we are listening to the tape recorder and, äh, you wish to call the Tower later on?	
ADC	195Z	:26	Negativ, we just write the report	
195Z	ADC	:30	Thank you	

- end -

Src
APN

Analysis: Incident SWR195Z/TAR485 23.11.02 Time [UTC]: 23.11.2002 11:07:23



11:05:25
a25
11:05:29
a24
11:05:37
a24
11:05:45
a24
11:05:53
a23
11:05:49
a23
11:05:57
a22
11:06:01
a22
11:06:05
a21
11:06:10
a21
11:06:13
a20
11:06:18
a20
11:06:21
a19
11:06:26
a19
11:06:30
a19
11:06:34
a18
11:06:38
a18
11:06:42
a17
11:06:46
a17
11:06:50
a16
11:06:54
a16
11:06:58
a16
11:07:02
a15
11:07:06
a15
11:07:10
a14
11:07:14

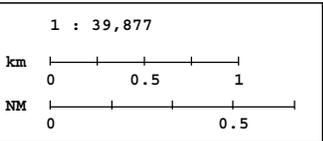
11:05:29 "195Z, yes, departure is rolling on RWY28, swing over RWY16 is approved"

11:05:46 "SWR195Z, wind 310° 5 kt, RWY16 cleared to land"

11:05:25
"any chance for swing, SWR195Z ?"

11:05:36
"swing over 16 is approved, SWR195Z, merci"

120
SWR195Z
a14 EKR
M



Name: Bettina Comte sg-zzda Eval Date: 28.11.2002