

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication N° 1847

Rapport final du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre EZS994 et AFR343U

du 4 mai 2003

à LIRKO, ACC Genève

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'apprécier juridiquement les causes et les circonstances de l'accident ou de l'incident grave (art. 24 de la loi fédérale sur l'aviation). En raison de la protection des données, le masculin générique est utilisé pour désigner les deux sexes.

LIEU/DATE/HEURE

LIRKO, 04.05.2003,
16h43 UTC

AERONEFS

EZS994, Boeing 737-33, HB-IIB,
EASYJET Switzerland
Vol de Paris Orly à Genève

AFR343U, Boeing 737-35, non communiqué,
AIR FRANCE
Vol de Genève à Paris Orly

SERVICE ATS

Swiss Radar Area West, Terminal Control Geneva

CONTRÔLEURS

INN/INE Radariste

Coordonnateur

ESPACE AERIEN

C

DEROULEMENT

Dimanche 4 mai 2003 à 16h35 UTC, le pilote d'un avion du type Boeing 737-33, de la compagnie Easyjet switzerland, EZS994, vol de ligne de Paris Orly à Genève, s'annonce sur la fréquence 134.02 MHz du secteur INN, en descente vers le niveau de vol 230. Le radariste l'autorise sur la route d'arrivée LUSAR 6 ROMEO, au niveau de vol 230.

A 16h40, le pilote d'un avion du type Boeing 737-35, de la compagnie Air France, AFR343U, vol de ligne de Genève à Paris Orly, s'annonce sur la fréquence 134.02 MHz du secteur INN, en montée vers le niveau de vol 150. Le radariste l'autorise sur la route directe DIJON et l'informe qu'il le rappellera pour un niveau supérieur.

Quelques secondes plus tard, le vol EZS994 est autorisé à poursuivre sa descente vers le niveau de vol 200 et le vol AFR343U à poursuivre sa montée vers le niveau de vol 180. Le pilote collationne le niveau de vol 190, niveau erroné non relevé ni par le radariste ni par le coordonnateur.

Une minute plus tard, le vol EZS994 est autorisé à poursuivre sa descente vers le niveau de vol 190.

A 16h42 26, le STCA (Short Term Conflict Alert) indique au radariste une alerte de proximité. Selon les relevés radar, le vol AFR343U maintient le niveau de vol 190 et le vol EZS994 est au niveau de vol 198. Le radariste demande au pilote du vol EZS994 de stopper sa descente au niveau de vol 200. Le pilote lui signale que son TCAS (Système anti-collision embarqué) a émis un RA (Avis de résolution de montée) et qu'il stoppe sa descente au niveau de vol 200.

Le radariste demande alors au pilote du vol AFR343U son niveau de vol autorisé. Ce dernier lui indique le niveau de vol 190.

La distance minimale entre les 2 avions est de 2.1 NM et 700 FT.

Dès que le croisement des 2 avions est effectué, le radariste autorise le vol AFR343U à monter au niveau de vol 260. Ce dernier collationne le niveau de vol 260 et fait la remarque suivante « *C'était un peu juste... l'espacement avec Easyjet, là* ».

A 16h43, le vol EZS994 est autorisé à faire route directe sur SPR et à descendre vers le niveau de vol 160. Deux minutes plus tard, il est autorisé à descendre vers le niveau de vol 100 et est transféré sur la fréquence du secteur arrivée 136.25 MHz. Le vol AFR343U est transféré sur la fréquence de Paris 132.67 MHz.

FAITS ETABLIS

- L'incident s'est déroulé à 16h42 50, à LIRKO, dans l'espace aérien de classe C, au niveau de vol 190.
- Les règles de vol aux instruments étaient appliquées.
- La phraséologie française standard concernant l'attribution des niveaux de vol n'a été utilisée ni par le pilote, ni par le contrôleur.
- Les secteurs INN et INE étaient jumelés et leurs fréquences couplées.
- Au moment de l'incident, le vol EZS994 ainsi que le vol AFR343U étaient en contact et sous contrôle radar avec le secteur INN.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale – 2)

- La route du vol EZS994 était ATN SPR avec une arrivée LUSAR 6 ROMEO.
- La route du vol AFR343U était P1A DJL.
- Le radariste ainsi que le coordonnateur étaient en possession d'une licence valable.
- Les communications radio entre l'équipage du vol EZS994 et le radariste se déroulaient en anglais.
- Les communications radio entre l'équipage du vol AFR343U et le radariste se déroulaient en français.
- L'indicatif d'appel du vol EZS994 était TOPSWISS.
- A 16h42 26, le STCA a indiqué au radariste une alerte de proximité. Les relevés radars ont indiqué que le vol EZS994 passait le niveau de vol 198, à 16h42 38 196, à 16h42 50 197, à 16h43 02 199 et à 16h43 14, il maintenait le niveau de vol 200.
- A 16h42 49, le pilote du vol EZS994 a signalé que son TCAS avait émis un avis de résolution de montée (RA).
- A 16h42 50, la distance minimale latérale entre le vol EZS994 et le vol AFR343U était de 2.1 NM et verticale de 700 FT.
- Aucun rapport d'incident n'a été déposé sur la fréquence.
- Selon l'estimation du radariste, la charge de trafic était élevée (15 avions en 10 minutes = 104 communications radio).
- L'équipage du vol AFR343U n'a pas signalé de RA sur la fréquence ni signalé le dépôt d'un rapport.
- L'équipage du vol EZS994 a signalé un RA sur la fréquence.
- Météo: Genève 16h20
Vent : 070, 1 KT
Visibilité : 10 KM
Nuages : peu 8000 FT
Température : 24°C
QNH 1017 hPa
NOSIG (pas de changement significatif).
Vents en altitude : FL100 250/015, FL180 260/025, FL240 230/030.

ANALYSE

Dimanche 4 mai 2003 à 16h35 22, le pilote d'un B737-33, EZS994, vol de ligne de Paris Orly à Genève, s'est annoncé sur la fréquence 134.02 MHz du secteur INN, en descente vers le niveau de vol 230. Ce dernier a été autorisé par le radariste sur la route d'arrivée LUSAR 6 ROMEO, au niveau de vol 230.

A 16h38 49, le pilote d'un B737-35, AFR343U, vol de ligne de Genève à Paris Orly, s'est annoncé sur la fréquence 134.02 MHz du secteur INN, en montée vers le niveau de vol 150. Le radariste l'a autorisé sur la route directe DIJON et l'a informé qu'il le rappellerait pour un niveau supérieur. Il faut signaler qu'entre ces 2 appels, il y a eu 18 communications radio.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale – 2)

A 16h40 20, le radariste a autorisé le vol EZS994 à poursuivre sa descente vers le niveau de vol 200 et le vol AFR343U à poursuivre sa montée vers le niveau de vol 180. Le pilote du vol AFR343U a collationné le niveau de vol 190. Ce niveau de vol erroné n'a pas été relevé, ni par le radariste, ni par le coordonnateur.

A 16h41 11, le vol EZS994 a été autorisé à poursuivre sa descente vers le niveau de vol 190.

A 16h42 45, le radariste, après avoir répondu à 15 appels radio, a ordonné au pilote du vol EZS994 de stopper sa descente au niveau de vol 200. Effectivement, le STCA lui avait signalé à 16h42 26 une alerte de proximité. Le pilote a collationné « *nous stoppons à 200* », et a signalé que son TCAS avait émis un avis de résolution de montée. Selon les relevés radars, à 16h42 38, il était au niveau de vol 196 et 36 secondes plus tard, maintenait le niveau de vol 200. On peut se poser la question, vu le fort trafic, s'il aurait été plus judicieux d'avoir les secteurs INN et INE ouverts séparément.

A 16h42 50, les 2 avions se sont croisés à une distance minimale de 2.1 NM latéralement et 700 FT verticalement.

A 16h42 55, le radariste a demandé au pilote du vol AFR343U quel était son niveau de vol autorisé. Ce dernier lui a indiqué le niveau de vol 190, ce qui n'a pas été contesté par le radariste.

A 16h43 14 le vol AFR343U a été autorisé à monter au niveau de vol 260. Le pilote a collationné le niveau de vol 260 et a fait la remarque suivante : « *c'était un peu juste...l'espacement avec le Easyjet, là.* »

A 16h43 40, le vol EZS994 a été autorisé sur une route directe SPR et à descendre au niveau de vol 160.

A 16h45 16, le vol EZS994 a été autorisé à descendre au niveau de vol 100 et transféré sur la fréquence du secteur arrivée 136.25 MHz.

A 16h45 31, le vol AFR343U a été transféré sur la fréquence de Paris, 132.67 MHz.

Aucun pilote n'a annoncé sur la fréquence du secteur INN qu'il allait déposer un rapport.

La question se pose, si l'utilisation de la phraséologie anglaise aurait pu éviter cet incident.

CAUSE

L'incident est dû à un collationnement (*readback*) erroné de l'équipage du vol AFR343U qui n'a pas été corrigé ni par le contrôleur radar ni par le coordonnateur du secteur intermédiaire (INN/INE).

De plus, la procédure de contre vérification (*closed loop procedure*) entre les deux membres de l'équipage n'a pas fonctionné.

Facteur ayant contribué au déroulement de l'incident

Le manque d'attention de la part des contrôleurs impliqués consécutif à une forte charge de travail imputable au regroupement des secteurs intermédiaires INN et INE.

RECOMMANDATION DE SECURITE NR. 356**Déficit de sécurité**

Deux secteurs de contrôle intermédiaires étaient regroupés et gérés par deux contrôleurs malgré une très forte charge de travail nécessitant 104 communications radio en 10 minutes, soit en moyenne une communication toutes les six secondes. Sans regroupement, le volume du trafic aurait été reparti sur deux secteurs gérés chacun par deux contrôleurs, sur deux fréquences différentes. Cette forte charge de travail a provoqué un manque d'attention des contrôleurs.

Des capacités secteurs sont calculées selon des normes Eurocontrol pour chaque secteur de contrôle. Elles sont exprimées en nombre de mouvements par heure. Ses valeurs sont disponibles aux positions FMP (Flow Management Position) et Supervision Opérationnelle. Au moment de l'incident, la capacité des deux secteurs INI Est et INI Nord regroupés, était de 37 mouvements par heure.

Recommandation de sécurité

L'office fédéral de l'aviation civile devrait veiller à ce que lors d'une forte charge de trafic, différents secteurs de contrôle de l'espace aérien ne soient pas regroupés.

Berne, le 30 mars 2005

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 ou de l'incident grave (art. 24 de la loi fédérale sur l'aviation). En raison de la protection des données, le masculin générique est utilisé pour désigner les deux sexes.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale – 2)

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

Investigation into the **incident** that occurred on **4 May 2003**

- Subject of transcript: **EZS994 / AFR343U**
- Centre concerned: Swiss Radar Area West
- Designation of unit: Terminal Control Geneva Sector INI North
- Frequency / Channel: 134.02 MHz MHz
- Date and period (UTC) covered by attached extract: 4 May 2003
16:35 - 16:45 UTC
- Date of transcript: 13 June 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, 13 June 2003



Didier Javet

Abbreviations

<u>Sector</u>	<u>Designation of sector</u>
INI	- Terminal Control Geneva Coupled Sectors INI North & East

<u>Aircraft</u>	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	<u>ADES</u>
994	- Topswiss 994	B733	IFR	LFPO	- LSGG
EC	- Britair 783EC	F100	IFR	LFST	- LFLL
RD	- Régional 415RD	E145	IFR	LFSD	- LFLL
831	- Britair 831	CRJ1	IFR	EDDM	- LFLL
3443	- Air France 3443	CRJ1	IFR	LKPR	- LFLL
3477	- Air France 3477	E135	IFR	LSZH	- LFLL
HVP	- HB-EVP	SIAI	IFR	LSGG	- LSZF
343U	- Air France 343U	B735	IFR	LSGG	- LFPG
55N	- Estail 55N	RJ1H	IFR	LFML	- EBBR
WB	- Swiss 47WB	RJ1H	IFR	LSZH	- LSGG
879	- Britair 879	CRJ1	IFR	EDDL	- LFLL
3719	- Lufthansa 3719	B733	IFR	LSGG	- EDDF
356E	- Swiss 356E	A319	IFR	LSGG	- EGLL
883	- Britair 883	CRJ1	IFR	EDDF	- LFLL
442	- Swiss 442	SB20	IFR	LSGG	- EGLC

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZS994 / AFR343U



Date: 4 May 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>
--------------------	----------------------	----------------------	--------------------------------	------------------------------

Coupled Frequencies: 134.02 / 128.9 MHz Terminal Control Geneva Sectors INN / INE

INI	994	16:35:22	Radars, bonjour, Topswiss nine nine four, descending flight level two three zero.
994	INI	27	Topswiss niner niner four, bonjour, cleared LUSAR six Romeo, flight level two three zero.
INI	994	31	LUSAR six Romeo, Topswiss nine nine four.
EC	INI	34	Britair Echo Charlie, l'Approche de Lyon, cent vingt-cinq décimal huit, bonne journée.
INI	EC	37	Vingt-cinq huit, bonne journée, Echo Charlie.
RD	INI	39	Régional quatre cent quinze Romeo Delta, descendez vers le niveau de vol cent soixante.
INI	RD	43	On descend au niveau unité six zéro, Régional Romeo Delta.
831	INI	47	Britair huit trente et un, la vitesse trois cents nœuds max.
INI	831	50	Ouais, trois cents nœuds max, de toute façon on a deux cent quatre vingt-dix nœuds, Monsieur.
831	INI	54	Reçu.
INI	3443	56	Swiss Radar..., Air France..., trente-quatre quarante-trois, bonjour.
3443	INI	16:36:00	Air France trente-quatre quarante-trois, bonjour, descendez vers le niveau de vol deux cinq zéro, direct MILPA pour la MILPA sept Arrivée.
INI	3443	07	Ouais, on descend... deux cinq zéro..., pour MILPA... l'Arrivée..., Air France trente-quatre quarante-trois.
3443	INI	13	Correct et la vitesse trois cents nœuds mini.
INI	3443	16	Ouais, trois cents nœuds mini, on a bien copié..., Air France trente-quatre quarante-trois.
3477	INI	16:38:04	Air France trente-quatre soixante-dix-sept, descendez vers le niveau de vol cent.
INI	3477	08	On descend au niveau cent, Air France trente-quatre soixante-dix-sept.

Signature of person
in charge of transcription:

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZS994 / AFR343U



Date: 4 May 2003

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
INI	HVP	16:38:59	Geneva Radar from Hotel Bravo Echo Victor Papa, good afternoon, flight level one hundred, on course to SOSAL - KORED.	
HVP	INI	16:39:06	Hotel Victor Papa, bonjour, identified.	
3477	INI	09	Air France trente-quatre soixante-dix-sept..., Lyon Approche cent vingt-cinq décimal huit, au revoir.	
INI	3477	14	L'Approche, vingt-cinq huit, trente-quatre soixante-dix-sept, au revoir.	
<i>INI</i>	<i>343U</i>	<i>49</i>	<i>Radar, Air France... trois cent quarante-trois Uniform, bonjour, en montée vers le niveau cent cinquante.</i>	
<i>343U</i>	<i>INI</i>	<i>55</i>	<i>Trois quarante-trois Uniform, bonjour, je vous rappelle pour plus haut, faites route direct Dijon.</i>	<i>Change of controller</i>
<i>INI</i>	<i>343U</i>	<i>16:40:02</i>	<i>En route sur Dijon de la position, Air France trois quarante-trois Uniform, vers le cent cinquante, XXXXX.</i>	<i>Could be "toujours"</i>
INI	55N	09	Swiss, bonjour, Estail five five November, level two four zero to PENDU.	
55N	INI	14	Five five nine, rebonjour, radar contact, maintain flight level two four zero.	
INI	55N	18	To maintain level two four zero, Estail five five November.	
994	INI	20	Topswiss nine nine four, descend flight level two zero zero.	
INI	994	25	Descending level two zero zero, Topswiss nine nine four.	
<i>343U</i>	<i>INI</i>	<i>28</i>	<i>Air France trois quarante-trois Uniform, montez au niveau cent quatre-vingts.</i>	
<i>INI</i>	<i>343U</i>	<i>31</i>	<i>Vers le niveau cent quatre-vingt dix, Air France cent quarante-trois U, trois quarante-trois Uniform.</i>	
RD	INI	44	Régional quatre cent quinze Romeo Delta, descendez vers le niveau cent.	
INI	RD	49	On descend au niveau cent, Régional Romeo Delta.	
INI	WB	56	Genève, bonjour, Swiss four seven Whiskey Bravo, approaching one four zero to KORED.	

Signature of person
in charge of transcription:

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZS994 / AFR343U



Date: 4 May 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>
WB	INI	16:41:00	Roger, bonjour four seven Whiskey Bravo, radar contact.	
INI	WB	03	XXXXX.	Could be "Merci"
994	INI	11	Topswiss nine nine four, descend flight level one nine zero.	
INI	994	16	Descending flight level one niner zero, Topswiss nine nine four.	
INI	879	30	Swiss... Radar, bonsoir, le Britair huit cent soixante-dix-huit, en descente deux cinquante.	
879	INI	35	Huit sept neuf, bonjour, contact radar, maintenez deux cinquante, direct MILPA pour une MILPA sept Arrivée.	
INI	879	40	Direct MILPA pour une MILPA sept..., huit sept neuf.	
3443	INI	44	Air France trente-quatre quarante-trois, vous réduisez à deux cent cinquante nœuds, descendez vers le niveau deux cent dix.	
INI	3443	51	On réduit à deux cent cinquante nœuds et on descend vers le niveau deux cent dix..., Air France trente-quatre quarante-trois.	
3443	INI	55	HAP cinquante-huit.	
INI	3443	58	Une HAP à cinquante-huit.	
831	INI	16:42:00	Britair huit trente et un, vous réduisez à deux cent cinquante nœuds, HAP zéro trois et vous descendez vers le niveau deux cent dix.	
INI	831	07	Heu... deux cent cinquante nœuds, l'HAP à zéro trois et on descend vers le deux cent dix, Britair... huit cent trente et un.	
INI	3719	15	Radar ..., bonjour, Lufthansa three seven one niner, level one three zero, climbing one five zero.	
3719	INI	22	Three seven one nine, bonjour, radar contact..., climb to flight level one eight zero.	
INI	3719	27	Continue climb level one eight zero, Lufthansa three seven one niner.	
INI	356E	30	Genève, bonjour, Swiss three five six Echo, flight level one three zero climb flight level one five zero.	

Signature of person
in charge of transcription:

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZS994 / AFR343U



Date: 4 May 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>
356E	INI	16:42:36	Three five six Echo, bonjour, direct Dijon, climb flight level one six zero.	
INI	356E	41	Direct Dijon, flight level one six zero, Swiss three five six Echo.	
994	INI	45	Topswiss nine nine four, stop descent flight level two hundred.	
INI	994	49	Ah yes, we had a TCAS climb, we stop at two hundred, Topswiss nine nine four.	
343U	INI	55	<i>Air France trois quarante-trois Uniform, quel est votre id, niveau autorisé.</i>	
INI	343U	16:43:00	<i>Trois quarante-trois Uniform, on est au cent quatre-vingt-dix actuellement.</i>	
343U	INI	04	<i>Reçu.</i>	
INI	3443	07	Air France trente-quatre quarante-trois..., on poursuit la réduction vers deux cents nœuds, pour l'HAP.	
3443	INI	11	Reçu.	
343U	INI	14	<i>Air France trois quarante-trois Uniform, montez au niveau deux six zero.</i>	
INI	343U	18	<i>Oui, on monte vers le niveau deux soixante, Air France trois quarante-trois Uniform et c'était un peu juste... l'espacement avec le Easyjet, là.</i>	
343U	INI	25	<i>Répétez.</i>	
INI	343U	27	<i>Je dis c'était un peu juste l'espacement avec le Easyjet.</i>	
343U	INI	30	XXXXX.	Noise of microphone.
WB	INI	32	Swiss four seven Whiskey Bravo, contact Radar, one three five six seven, goodbye.	
INI	WB	36	One three five six seven..., Swiss four... seven Whiskey Bravo, au revoir.	
994	INI	40	Topswiss nine nine four set course direct to Saint-Prex.	
INI	994	43	Direct to Saint-Prex now, Topswiss nine nine four, maintaining two hundred.	

Signature of person
in charge of transcription:

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZS994 / AFR343U

skyguide

Date: 4 May 2003

<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
994	INI	16:43:48	Nine nine four, descend flight level one six zero.	
INI	994	51	Descending level one six zero, Topswiss nine nine four.	
INI	883	56	Swiss Radar, bonjour, Britair huit cent quatre-vingt trois, stable au niveau deux cinquante sur BENOT.	
883	INI	16:44:02	Huit huit trois, bonjour, contact radar, je vous rappelle.	
INI	883	06	XXXXX.	Noise of microphone.
HVP	INI	08	Hotel Victor Papa, contact Radar on one two seven three two, goodbye.	
INI	HVP	13	One two seven three two, Hotel Victor Papa, goodbye.	
RD	INI	17	Romeo Delta, descendez vers le niveau cent.	
INI	RD	22	On est au niveau cent, Régional Romeo Delta.	
RD	INI	25	Reçu, Lyon cent vingt-cinq huit, au revoir.	
INI	RD	27	Cent vingt-cinq huit, bonne soirée.	
356E	INI	31	Swiss three five six Echo, climb flight level one eight zero.	
INI	356E	35	Up to flight level one eight zero, Swiss three five six Echo.	
3719	INI	46	Lufthansa three seven one niner, climb to flight level two six zero.	
INI	3719	51	Lufthansa three seven one niner, leaving level one eight zero, climbing level two six zero, confirm?	
INI	442	54	Swiss Radar, bonsoir, Swiss four four two, passing flight level... one zero five.	
442	INI	59	Bonjour Swiss four four two, direct Dijon, flight level one five zero.	
INI	442	16:45:04	Direct Dijon, flight level one five zero, Swiss four four two.	
3443	INI	06	Air France, trente-quatre quarante-trois, descendez vers le niveau cent soixante, unité six zéro.	
INI	3443	12	Descend vers le niveau cent soixante..., Air France trente-quatre quarante-trois.	

Signature of person
in charge of transcription:



TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZS994 / AFR343U

Date: 4 May 2003



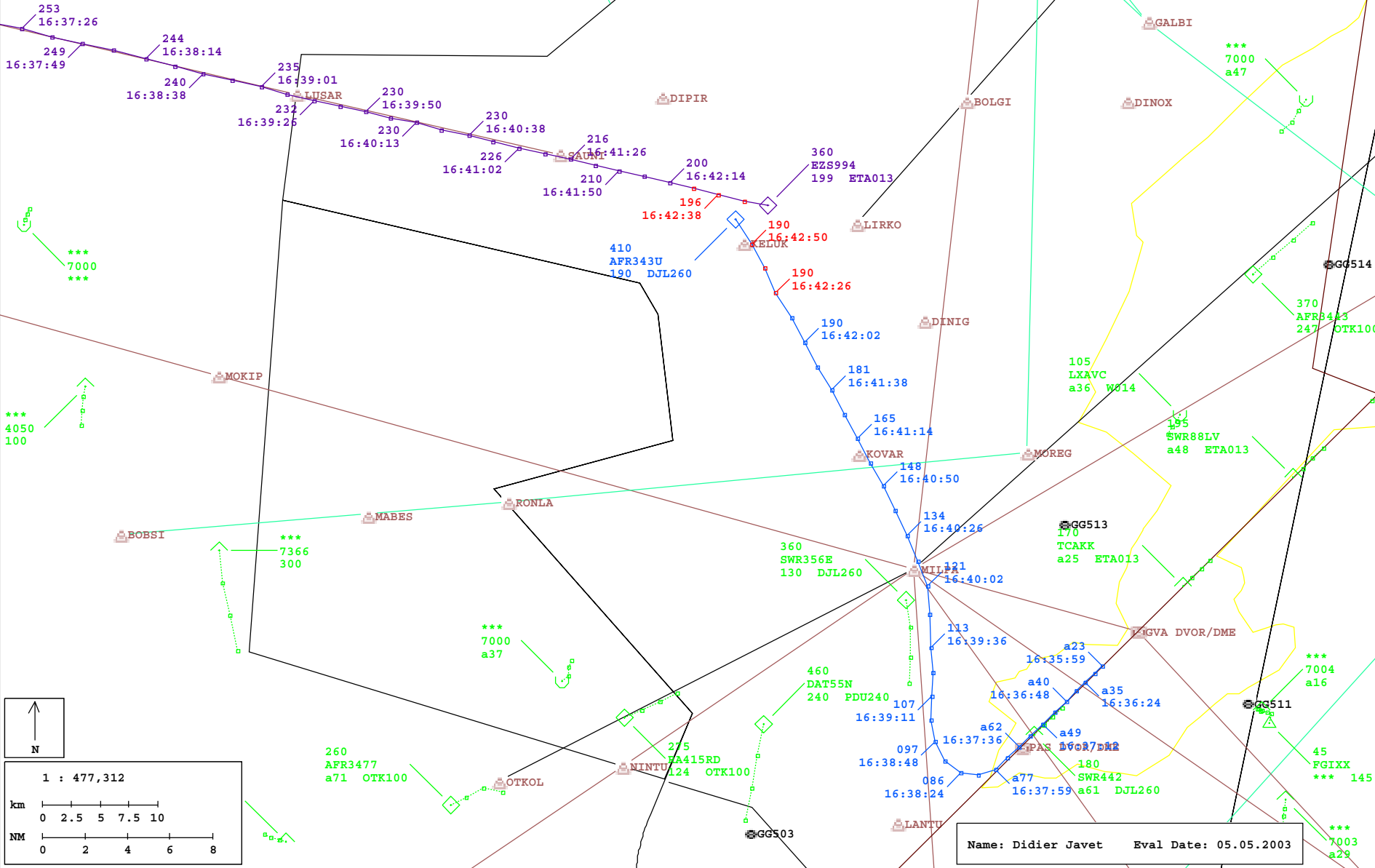
<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
994	INI	16:45:16	Topswiss nine nine four, contact Arrival on..., correction, descend flight level one zero zero.	
INI	994	21	Descending level one zero zero, Topswiss nine nine four.	
994	INI	24	Nine nine four, contact Arrival one three six two five, goodbye.	
INI	994	28	Three six two five, Topswiss nine nine four, bye-bye.	
343U	INI	31	<i>Air France trois quarante-trois Uniform, contactez Paris, cent trente-deux soixante-sept, au revoir.</i>	
INI	343U	36	<i>Avec Paris, cent trente-deux soixante-sept, Air France trois quarante-trois Uniform, au revoir.</i>	

Signature of person
in charge of transcription:

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "D. J. A." with a stylized flourish at the end.

Src
ACC
ACN

Analysis: Airprox EZS994 / AFR343U Time [UTC]: 04.05.2003 16:43:03



Name: Didier Javet Eval Date: 05.05.2003

Src
ACC
ACN

Analysis: Airprox EZS994 / AFR343U Time [UTC]: 04.05.2003 16:44:17

