

Département fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la communication N° 1848

---

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

**concernant l'incident (Airprox)**

entre HB-GPC et J-3202

du 3 février 2004

au sud-ouest de ROMOM

# 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**                      A 4NM au sud-ouest de ROMOM, dans la voie aérienne G5, le 3 février 2004 à 07h32 UTC

**AERONEFS**                                HB-GPC, Beech 58, de Berne à Genève  
Vol privé IFR

J-3202, F5F Tiger, de Payerne à Payerne  
Vol militaire VFR

---

**SERVICES ATS**                            Contrôle Terminal GENEVE, Secteur INE  
Contrôle d'Approche de Genève, secteur Arrivée  
MAM Military Airspace Manager, Dübendorf

**CONTRÔLEURS**                            Contrôleur radar  
Coordonnateur radar

---

**ESPACE AERIEN**                        E

## DEROULEMENT

Le mardi 3 février 2004, l'avion immatriculé HB-GPC, de type Beech 58, décolle de Berne à 07h16 à destination de Genève. Il emprunte la voie aérienne G5 sur la route Fribourg five Alfa Arrival et maintient le niveau de vol FL090, selon l'autorisation ATC qu'il a reçue.

A 07h30, le Tiger F5F immatriculé J-3202, décolle de l'aérodrome militaire de Payerne pour une mission d'entraînement sur les Préalpes. Il vole en conditions VMC selon les règles de vol à vue VFR. Après son décollage, il est libéré du contrôle par la TWR de Payerne et effectue un virage à gauche au cap sud en direction des Préalpes, pour traverser la voie aérienne G5 dans l'espace aérien contrôlé de classe E.

Le F5F, qui affiche le code transpondeur A6100, monte à la vitesse ascensionnelle de 6000FT/min et à la vitesse sol d'environ 420KTS. Avant de pénétrer dans la voie aérienne, alors qu'il passe l'altitude de 6500FT en montée, le pilote prend contact avec le Military Airspace Manager (MAM), sur la fréquence d'information militaire. Le MAM lui attribue le secteur des Préalpes pour son entraînement.

Quelques secondes après avoir pénétré dans la voie aérienne, le pilote du F5F réduit considérablement son taux de montée qui oscillera entre 3000 et 1800FT/min jusqu'au moment de l'incident.

L'avion HB-GPC a entre-temps été transféré par le contrôle radar de Genève, le secteur d'Approche Initiale Est (INE), sur la fréquence de contrôle de l'Approche, Genève Arrivée 136.25 MHz, qui lui délivre l'autorisation de continuer sa route jusqu'au VOR de Saint-Prex au niveau de vol FL090 pour effectuer ensuite une approche directe sur l'ILS de la piste 23.

L'avion HB-GPC se trouve alors à 1 NM à l'Est de ROMOM au niveau de vol FL090 à la vitesse de 180 noeuds et sa route va croiser perpendiculairement la route prévue par le F5F, dans le sud-ouest de ROMOM.

A 07h32, le contrôleur radar Arrivée donne une information de trafic essentiel au pilote de l'avion HB-GPC en lui signalant le trafic militaire conflictuel à ses 2 heures à une distance de 2 NM de droite à gauche. Le pilote signale qu'il a le trafic en vue et qu'il maintient le niveau de vol FL090.

Au même moment, l'opérateur militaire du MAM signale au pilote du F5F le trafic conflictuel à ses onze heures, à 2 NM, indiquant 9000 FT suivant un cap ouest. Le F5F est alors au niveau de vol FL088 en montée, sa vitesse indique 420 noeuds et son cap vers le sud va l'amener à couper perpendiculairement la route de l'avion HB-GPC.

L'opérateur militaire du MAM signale encore une fois au pilote du F5F le trafic lorsqu'il se trouve à la même altitude que lui, c'est-à-dire au niveau de vol FL090. Les deux avions sont toujours convergents et la distance n'est plus que de 1 NM.

Selon les tracés radar, la distance minimale des routes convergentes entre les deux avions indique 0,7 NM horizontalement pour une valeur de 400 FT verticalement.

L'opérateur militaire du MAM informe le pilote du F5F lorsque le croisement est effectué, ce à quoi le pilote répond qu'il n'a pas vu le trafic.

Le F5F se stabilisera ensuite au niveau de vol 100 jusqu'à la limite sud de la voie aérienne, toujours dans l'espace aérien de classe E.

Le contrôleur radar Arrivée signale au pilote de l'avion HB-GPC que le service ATC dépose un rapport ATIR suite à cet incident.

**FAITS ETABLIS**

- Météo:
  - Genève, 07h20 UTC
  - Vent calme
  - CAVOK
  - Température : - 1° C
  - QNH 1033 hPa
  - NOSIG (pas de changement significatif).
  - Vent en altitude : FL100 : 320 degrés / 5 noeuds
- A 07:28:33, le pilote de l'avion HB-GPC a appelé le secteur Arrivée du contrôle d'Approche de Genève sur la fréquence 136.25 MHz, en indiquant son niveau de vol FL090 et sa route en direction de ROMOM.
- A 07:28:42, le contrôleur radar Arrivée a autorisé le pilote de l'avion HB-GPC à maintenir le niveau de vol FL090 en direction du VOR de Saint-Prex en prévision d'une approche directe sur l'ILS de la piste 23.
- Le rapport des contrôleurs mentionne que la charge de trafic était faible.
- A 07:30:56, selon l'enregistrement radar, apparition de la piste radar non corrélée de l'avion militaire F5F sur le code transpondeur A6100 à l'altitude de 3300FT, à 2.5NM au sud-ouest de Payerne.
- A 07:31:28, l'avion HB-GPC passait le point ROMOM au niveau de vol FL090 et à la vitesse de 180 noeuds.
- A 07:31:36, Le pilote de l'avion F5F a appelé le *Military Airspace Manager* (MAM) sur la fréquence V31/U31. L'avion se trouvait dans l'espace aérien de classe E sous la voie aérienne G5 à l'altitude de 6500FT en montée, au cap sud. Durant cette phase de vol, sa vitesse ascensionnelle (taux de montée) et sa vitesse sol calculés sur les tracés radar étaient respectivement de 6000FT/min et de 418 noeuds.
- A 07:31:57, l'alarme *Short Term Conflict Alert* (STCA) s'est activée. Selon l'enregistrement des tracés radar, le niveau de vol du F5F indiquait, à ce moment, le FL84.
- Selon l'enregistrement des tracés radar, l'avion F5F s'est stabilisé en altitude durant une dizaine de secondes et a repris la montée à la vitesse ascensionnelle de 1800 FT/min.
- A 07:32:02, le contrôleur radar Arrivée a téléphoné au secteur de contrôle DELTA pour demander si le trafic affichant le code transpondeur A6100 à ROMOM maintenait le niveau de vol FL080.
- Le contrôleur du secteur DELTA a répondu qu'il ne connaissait pas ce trafic et qu'il ne l'avait pas en contact sur sa fréquence.
- Les deux avions en conflit étaient en liaison radio sur deux fréquences ATS différentes.
- A 07:32:09, le contrôleur radar Arrivée a signalé au pilote du vol HB-GPC le trafic conflictuel en délivrant une information de trafic essentiel : « trafic militaire à vos 2 heures, 2 miles, croisant de droite à gauche».

- A 07:32:12, l'opérateur militaire du MAM a signalé au pilote de l'avion militaire F5F le trafic conflictuel en délivrant l'information de trafic : « *à vos 11 heures, distance 2 miles, indiquant 9000 pieds, direction ouest* ».
- A 07:32:18, le pilote de l'avion HB-GPC a accusé réception du message du contrôleur radar en indiquant qu'il maintenait le niveau de vol FL090 et qu'il avait le trafic en vue.
- A 07:32:19, le pilote du F5F a répondu à l'opérateur du MAM qu'il était attentif : « *looking out* ».
- A 07:32:20, l'opérateur militaire du MAM a signalé au pilote du F5F que le trafic conflictuel était au même niveau : « *now same altitude* ».
- Selon l'enregistrement des tracés radar, l'avion F5F se trouvait, à ce moment, à la distance de 1 NM de l'avion HB-GPC, sur un cap convergent. La distance minimale avant le croisement s'élevait à 0.7 NM horizontalement et 400 FT verticalement. Le F5F a passé à la vitesse de 420 nœuds à 0.7 NM devant l'avion HB-GPC.
- A 07:32:39, l'opérateur militaire du MAM a signalé au pilote du F5F que le trafic conflictuel passait derrière lui à une distance de 2 NM.
- Le pilote du F5F a répondu qu'il ne l'avait pas en vue.
- Le pilote du vol HB-GPC a déclaré, lors d'un entretien téléphonique avec l'enquêteur, qu'il était en conditions VMC et qu'il avait aperçu l'avion conflictuel passant à très grande vitesse, au moment où il recevait l'information de trafic essentiel.

## ANALYSE

La Tour de Contrôle de Payerne a autorisé le F5F à décoller en VFR et, conformément à la procédure établie, le pilote a ensuite poursuivi le vol selon la mission qu'il avait reçue. En l'occurrence, le MAM lui avait attribué le secteur Préalpes pour une mission d'entraînement.

En général, la Tour de Contrôle de Payerne ne connaît pas la mission des pilotes et ne peut pas influencer sur les vols lorsque ceux-ci volent selon les règles de vol à vue VFR.

Les autorisations de traversée de la voie aérienne G5 et éventuellement les informations de trafic dans la voie aérienne ne font pas partie des tâches ni des compétences du contrôle de la Tour de Contrôle de Payerne.

Le pilote était donc libre de prendre contact ou non avec un organe ATS durant la phase de vol selon les règles de vol à vue VFR qui l'amenaient à traverser la voie aérienne.

Il a choisi d'appeler le MAM juste avant de pénétrer dans la voie aérienne à l'intérieur de l'espace aérien de classe E. Le MAM est exclusivement une fréquence militaire d'information et ne donne pas d'autorisations.

Grâce à son observation attentive de l'espace aérien et à sa réaction rapide, l'opérateur militaire du MAM a pu donner à deux reprises une information de trafic au pilote de l'avion F5F. Malheureusement ces informations sont restées sans effet vu que le pilote militaire n'a pas pu établir de contact visuel avec l'avion conflictuel.

Selon les déclarations du pilote militaire, le radar de bord de l'avion F5F n'est pas destiné à identifier du trafic conflictuel et l'avion ne dispose pas de système TCAS.

Selon ses déclarations, le pilote du F5F a opté pour un départ selon les règles de vol à vue VFR afin de pouvoir atteindre son secteur d'entraînement aussi rapidement que possible sans recevoir d'éventuelles instructions de PAYERNE radar qui auraient pu le retarder. Il a également choisi d'évoluer en espace E à l'intérieur de la voie aérienne afin d'éviter de voler sous la voie aérienne en raison du trafic VFR souvent important dans cet espace.

L'avion F5F évoluait dans la voie aérienne, à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de classe E, hors des limites latérales de la TMA de Genève, dans le secteur d'Approche Initiale Est de Genève (INE).

La tâche de l'ATC en ce qui concerne les séparations entre trafic IFR et VFR dans cet espace est exclusivement l'information de trafic pour autant que cela soit faisable.

*A l'intérieur de l'espace aérien de classe E, il n'y a pas d'obligation pour l'ATC d'initier des actions d'évitement pour le trafic IFR en conflit possible avec du trafic VFR (réf. ATM-M Switzerland).*

On appelle donc rencontre légale un Airprox à l'intérieur de cet espace.

*Extraits de l'ATM Genève, section MIL :*

*En Suisse, le contrôle militaire est chargé d'appliquer la séparation nécessaire entre le trafic civil contrôlé et le trafic militaire traversant ou longeant les voies aériennes. Pour ce faire, il reçoit du contrôle civil les mouvements d'aéronefs contrôlés évoluant dans les voies aériennes.*

*En vertu de l'ordonnance du 29 février 1992 concernant la collaboration entre la sécurité aérienne civile et le commandement des forces aériennes, la réglementation suivante est applicable lors des opérations de coordination pour l'utilisation des espaces aériens de classe A à E :*

*Le trafic aérien civil a la priorité :*

*dans les routes ATS et les voies aériennes désignées comme ayant une priorité civile d'utilisation ;*

*dans les régions de contrôle terminales civiles (TMA) ;*

*dans les zones de contrôle civiles (CTR).*

*La coordination militaire à l'ACC se fait par un contrôleur radar de Payerne.*

*Les positions MM1/MM2 s'occupent des départs et des arrivées à Payerne.*

*Ces deux positions de contrôle sont chargées de faire traverser la route G5 / G5W (G5, N869, N871, Z669, Z60, Z61, Z63 entre SPR/travers SPR et travers BER NDB) au trafic militaire de et vers LSMP en le séparant du trafic aérien civil.*

*Les moyens à disposition sont : une imprimante SYCO pour les fiches de contrôle, des liaisons téléphoniques internes ACC, ainsi qu'une ligne directe avec l'aérodrome de Payerne.*

*Lorsque Payerne demande le trafic, (PAY TFC) les informations suivantes sont transmises :*

*Trafic IFR en provenance de la CTA Zürich à destination d'un aérodrome de l'AoR Genève.*

PAYERNE Radar (le service de coordination militaire à l'ACC de Genève) ne guide que le trafic militaire évoluant selon les règles de vol aux instruments IFR, en liaison radio sur sa fréquence de contrôle.

Il ne reçoit pas d'informations de la Tour de Contrôle de Payerne concernant le trafic militaire VFR qui a l'intention de traverser la voie aérienne G5 en espace aérien contrôlé de classe E.

Le contrôleur militaire de PAYERNE radar n'était donc pas en mesure d'avertir le pilote du F5F avant ou juste après son départ.

Seule l'observation attentive de son écran radar ou éventuellement l'écoute de la fréquence MAM utilisée par le pilote aurait pu attirer son attention sur le déroulement de l'incident.

Vu la vitesse très élevée de l'avion F5F, le contrôleur radar ARRIVEE n'était pas en mesure d'initier une action d'évitement en faveur de l'avion HB-GPC. Seule une information de trafic essentiel pouvait être délivrée.

La vitesse maximale imposée aux vols civils au-dessous du niveau de vol FL100 est de 250 nœuds IAS. Les avions militaires ne sont pas soumis à cette restriction.

*Military aircraft flights below FL100 are subject to special speed regulations (réf. AIP ENR 1.1-5 § 1.1.5 d)*

Une éventuelle coordination entre l'Approche de Genève et PAYERNE radar, respectivement la Tour de Contrôle de Payerne, ne pouvait pas être entreprise dans un laps de temps aussi court pour être efficace.

Ce sentiment d'impuissance dans une situation dangereuse a été qualifié de très frustrant par le contrôleur radar ARRIVEE.

L'incident entre l'avion HB-GPC et le F5F n'est pas un cas isolé. Des rencontres légales entre avions militaires en VFR et avions civils en IFR, à l'intérieur de l'espace aérien de classe E dans la voie aérienne G5, se produisent fréquemment. Cependant, dans la majorité des cas, aucun rapport ATIR n'est établi.

Il ressort de l'analyse de cet incident et des déclarations des personnes impliquées, pilotes et contrôleurs aériens civils/militaires, une évidente unanimité à dénoncer la mixité du trafic VFR et IFR à l'intérieur de la voie aérienne dans un espace aérien contrôlé de classe E.

La liaison radio bilatérale entre le trafic évoluant dans l'espace aérien contrôlé à l'intérieur de la voie aérienne et le service de contrôle ATC concerné est indispensable pour assurer la sécurité des vols.

## CAUSE

L'incident est dû à un déficit de surveillance visuelle de l'espace aérien du pilote de l'avion militaire F5F Tiger dans une voie aérienne, à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de classe E.

Facteurs ayant influencé le déroulement de l'incident :

- Absence de procédure de coordination ponctuelle entre les services ATS civils et militaires.
- La vitesse élevée de l'avion militaire.

## RECOMMANDATION DE SECURITE NR. 357

### Déficit de sécurité

Lors de la traversée d'une voie aérienne à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de classe E, un avion des forces aériennes a croisé perpendiculairement, à la vitesse de 420 nœuds, la trajectoire d'un avion civil qui volait selon les règles de vol aux instruments (IFR), à la distance respectivement de 400 FT verticalement et de 0.7 NM horizontalement sans que le pilote militaire n'aperçoive l'avion civil.

L'absence de procédure particulière a influencé cet incident grave.

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

**Recommandation de sécurité**

L'Office Fédéral de l'Aviation Civile devrait étudier la possibilité de rendre obligatoire les services ATC dans tous les espaces aériens à l'intérieur desquels évoluent des avions selon les règles de vol aux instruments.

Berne, le 12 mai 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



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

Investigation into the **incident** that occurred on **03.02.2004**

- Subject of transcript: **HBGPC / A6100**

- Centre concerned: Swiss Radar Area West

- Designation of unit: Terminal Control, Geneva Arrival, Delta & INI East

- Frequency / Channel: 128.9 MHz / 136.25 MHz

- Date and period (UTC) covered by attached extract: 03.02.2004  
07:22 - 07:41 UTC

- Date of transcript: 12 Februry 2004

- 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, 12 Februry 2004

  
Didier JAVET

---

## Abbreviations

<u>Sector</u>	<u>Designation of sector</u>
INE	- Terminal Control Geneva, Swiss Radar INI East
PRE	- Terminal Control, Geneva Arrival
DLT	- Terminal Control, Geneva Delta

<u>Aircraft</u>	-	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	-	<u>ADES</u>
HPC	-	HB - GPC	BE58	IFR	LSZB	-	LSGG
571V	-	Tyrolean 571V	CRJ2	IFR	LOWW	-	LSGG
NWS	-	N - 604WS	CL60	IFR	LSGS	-	LYBE
HTI	-	HB - LTI	PAY2	IFR	LFML	-	LSGG
998	-	Topswiss 998	A319	IFR	LFPO	-	LSGG
PJI	-	PH - CJI	C56X	IFR	LSMP	-	LSGG
3221	-	Régional 3221	SB20	IFR	LFLC	-	LSGG
902	-	Topswiss 902	A319	IFR	EGGW	-	LSGG

---

OGED / 12 Februry 2004

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: HBGPC / A6100 of 03.02.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
-------------	---------------	---------------	-------------------------	-----------------------

**Coupled Frequencies: 125.55 MHz & 128.9 MHz, Swiss Radar INI South & East**

INE	HPC	07:22:49	Swiss Radar, Hotel Bravo Golf Papa Charlie, good morning, passed flight level seven zero on course to Fribourg.	
HPC	INE	56	Papa Charlie, good morning... then what is your cleared level?	
INE	HPC	07:23:01	Cleared level is niner zero.	
HPC	INE	03	Papa Charlie, roger, you're identified, cleared Fribourg five Alfa Arrival.	
INE	HPC	08	Via Fribourg five Alfa Arrival, flight level niner zero, Hotel Papa Charlie.	
HPC	INE	13	Correct.	
INE	571V	07:25:32	Swiss Radar, bonjour, Tyrolean five seven one Victor, flight level two five zero, inbound to BENOT.	
571V	INE	36	Tyrolean five seven one Victor, good morning, you're cleared NEMOS four Alfa transition, descend to flight level one six zero.	
INE	571V	43	Descend flight level one six zero, cleared NEMOS four Alfa transition, Tyrolean five seven one Victor.	
571V	INE	47	XXXXX.	Noise of microphone
571V	INE	07:26:21	Tyrolean five seven Victor, present position, direct VADAR to rejoin the transition.	
INE	571V	26	Direct to VADAR to join the transit, transition, Tyrolean five seven one Victor.	
571V	INE	30	XXXXX.	Noise of microphone
INE	NWS	55	Radar Control, November six O four Whiskey Sierra is one eight zero.	
NWS	INE	07:27:00	November six zero four Whiskey Sierra, good morning, climb flight level ... two six zero.	
INE	NWS	05	Up to two six zero for six O four Whiskey Sierra.	

Signature of person in charge of transcription :

## TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: HBGPC / A6100 of 03.02.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
HPC	INE	07:27:56	Hotel Papa Charlie, contact Arrival, one three six decimal two five.	
INE	HPC	07:28:00	One three six two five, thank you, goodbye.	

**Frequency: 136.25 MHz, Geneva Arrival**

PRE	HPC	07:28:33	Geneva Arrival, Hotel Bravo Golf Papa Charlie, good morning, flight level niner zero ... on course to ROMOM, I have information Yankee.	
HPC	PRE	42	Hotel Papa Charlie, good morning, maintain flight level niner zero, proceed Saint-Prex, expect straight in ILS two three.	
PRE	HPC	48	Direct to Saint-Prex, expect ????? ILS two three, Hotel Papa Charlie, maintain niner zero.	Unreadable
HTI	PRE	54	Hotel Tango India, descend flight level one zero zero.	
PRE	HTI	57	Descending flight level one zero zero, Hotel Tango India.	
998	PRE	07:29:00	Topswiss nine nine eight, contact Tower, one one eight seven, goodbye.	
PRE	998	03	Eighteen seven, Topswiss nine nine eight... bonne journée, merci.	
998	PRE	06	Bonne journée.	
PJI	PRE	07	Papa Juliett India, speed one six zero knots or below, contact Tower, one one eight decimal seven, goodbye.	
PRE	PJI	13	Eight seven and one six zero knots or below, Juliett India, bye-bye.	Beginning may be cut
PRE	571V	37	Geneva Arrival, good morning, Tyrolean five seven one Victor, flight level one eight zero, descending one six zero, information Yankee.	
571V	PRE	42	Tyrolean five seven one Victor, good morning, descend flight level one one zero, direct to Saint-Prex, expect straight in ILS two three.	

Signature of person  
in charge of transcription :

## TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: HBGPC / A6100 of 03.02.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
PRE	571V	07:29:49	Descend flight level one one zero, direct to Saint-Prex, for ... straight in ILS two three, Tyrolean five seven one Victor.	
571V	PRE	07:31:33	Tyrolean five seven one Victor, descend seven thousand feet, QNH one zero three three, cleared ILS approach two three.	
PRE	571V	38	Down to seven thousand feet, QNH one zero three three, cleared ILS approach runway two three, Tyrolean five seven one Victor.	
<b>HPC</b>	<b>PRE</b>	<b>07:32:09</b>	<b>Hotel Papa Charlie, maintain flight level niner zero and for information a... military traffic, at your two o'clock, two miles, crossing right – left.</b>	
PRE	HPC	18	Papa Charlie, maintain niner zero, traffic in sight.	Beginning may be cut
HPC	PRE	21	Roger.	
HTI	PRE	53	Hotel Tango India, descend seven thousand feet, QNH one zero three three.	
PRE	HTI	57	Seven thousand, one zero three three, Hotel Tango India.	
HTI	PRE	07:33:58	Hotel Tango India, descend seven thousand feet, QNH one zero three three.	
PRE	HTI	07:34:02	Descending seven thousand feet, one zero three three, Hotel Tango India.	
HPC	PRE	24	Hotel Papa Charlie?	
PRE	HPC	26	Go ahead, please.	
HPC	PRE	28	Just for information, the military traffic was in contact with... any... frequency, so... we are filing a report about but... you were in airspace... Echo, so... that's why he... could pass through your level.	
PRE	HPC	44	Hotel Papa Charlie, no problem.	
HPC	PRE	46	Roger.	
HPC	PRE	51	Hotel Papa Charlie, descend now seven thousand feet, QNH one zero three three, cleared ILS approach two three.	

Signature of person  
in charge of transcription :

## TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: HBGPC / A6100 of 03.02.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
PRE	HPC	07:34:56	<b>One zero three the QNH, ????? cleared down to seven thousand feet and cleared for the ILS approach runway two three.</b>	Unreadable
571V	PRE	07:35:03	Tyrolean five seven one Victor, speed one eight zero knots or below to permit departure, contact Tower, one one eight decimal seven, goodbye.	
PRE	571V	11	Over to Tower, one one eight decimal seven and we are reducing one eighty or below, Tyrolean five seven one Victor, XXXXX.	Could be "goodbye" in Austrian
571V	PRE	18	XXXXX.	Could be "goodbye" in Austrian
PRE	3221	07:36:24	Genève Approche, bonjour, Régional trente-deux vingt et un, cent quatre-vingts en route sur BELUS.	
3221	PRE	32	Régional trente-deux vingt et un, bonjour, virez à gauche direct Charlie – Bravo – Yankee ensuite Chambéry six Alfa transition, piste vingt-trois, je vous rappelle pour la descente.	
PRE	3221	41	Donc à gauche sur Chambéry et Chambéry... six Alfa transition, on est... on vous attend pour la descente, Régio.	Transmission cut
PRE	902	52	Arrivée, bonjour, Topswiss nine zero two, passing level two hundred, descending level one six zero, information is Yankee.	
902	PRE	57	Topswiss nine zero two, bonjour, continue present heading, vectors two three, descend flight level eight zero and expect about five four track miles to go.	
PRE	902	07:37:04	Roger, five four track miles to go, we descend level eight zero and we keep present heading, Topswiss nine zero two.	
HTI	PRE	15	Hotel Tango India, turn left heading three six zero, descend to six thousand feet.	
PRE	HTI	19	Descending six thousand feet, turning left three six zero, Hotel Tango India.	
3221	PRE	44	Régional trente-deux vingt et un, descendez niveau de vol cent, unite zéro zéro.	

Signature of person  
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: HBGPC / A6100 of 03.02.2004

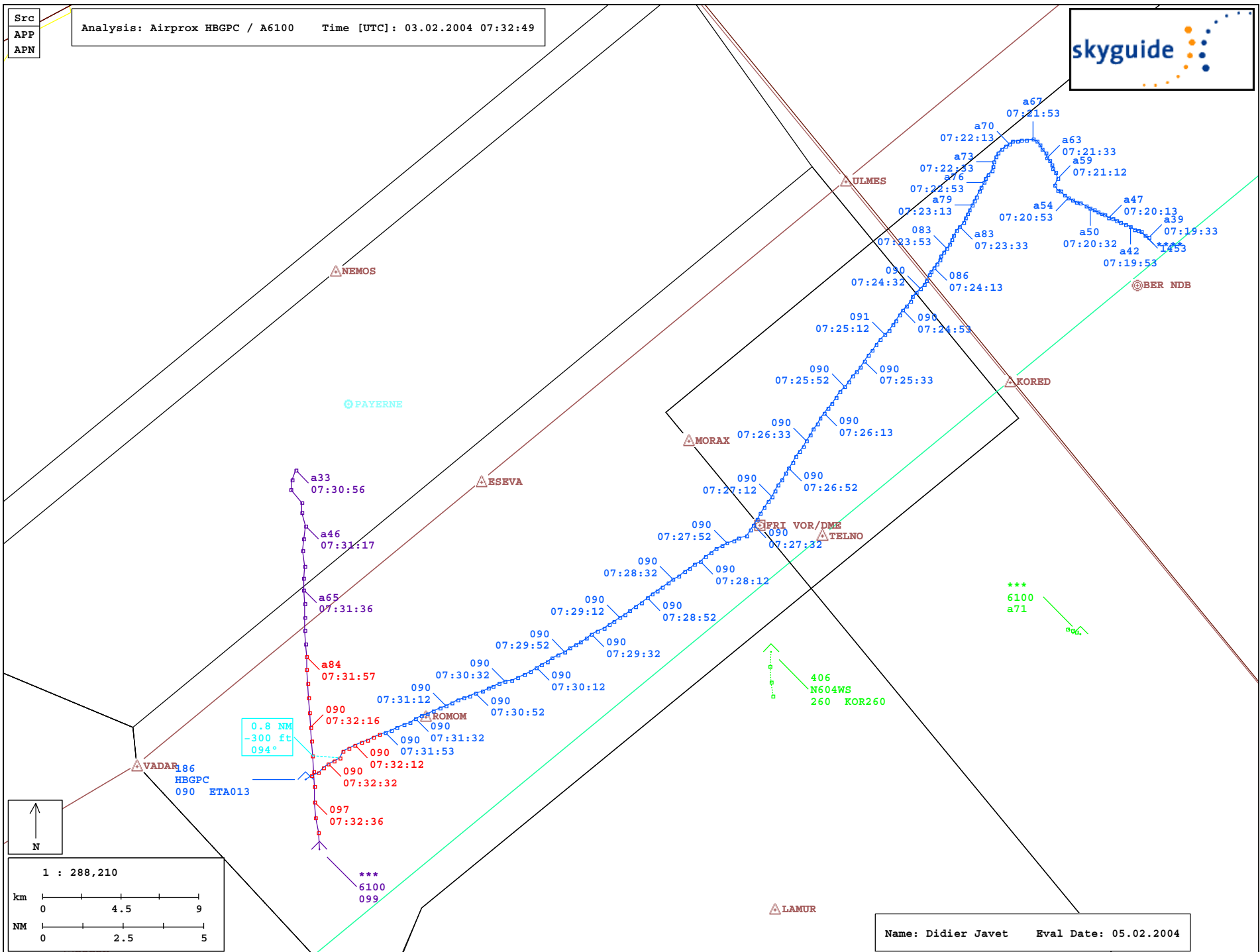


To <u>Col.1</u>	From <u>Col.2</u>	Time <u>Col.3</u>	Communications <u>Col.4</u>	Observations <u>Col.5</u>
PRE	3221	07:37:49	On débute la descente vers le cent, Régional trente-deux vingt et un.	
HTI	PRE	07:38:15	Hotel Tango India, left heading three two zero, descend four thousand feet.	
PRE	HTI	19	Left three two zero and descending four thousand, Hotel Tango India.	
HTI	PRE	45	Hotel Tango India, left heading two six zero, cleared ILS approach two three.	
PRE	HTI	49	Left two six zero and cleared for ILS approach two three, Hotel Tango India.	
<b>PRE</b>	<b>HPC</b>	<b>07:39:52</b>	<b>XXXXX Papa Charlie is fully established.</b>	<b>Probably "Hotel"</b>
<b>HPC</b>	<b>PRE</b>	<b>54</b>	<b>Roger.</b>	
<b>PRE</b>	<b>HPC</b>	<b>58</b>	<b>And Papa Charlie, request after landing, parking position in front of TAG Aviation, please.</b>	
<b>HPC</b>	<b>PRE</b>	<b>07:40:05</b>	<b>Roger.</b>	
PRE	HTI	08	Hotel Tango India, established two three.	
HTI	PRE	10	Hotel Tango India, reduce speed one eighty to maintain to six miles, contact Tower, one one eight seven, goodbye.	
PRE	HTI	15	One eighty to six and Tower, eighteen seven, Tango India, bye.	
<b>HPC</b>	<b>PRE</b>	<b>07:41:04</b>	<b>Hotel Papa Charlie, report speed.</b>	
<b>PRE</b>	<b>HPC</b>	<b>07</b>	<b>It is one eighty now, reducing a little bit.</b>	
<b>HPC</b>	<b>PRE</b>	<b>11</b>	<b>Roger, not further than one sixty to four miles, contact Tower, one one eight decimal seven, goodbye.</b>	
<b>PRE</b>	<b>HPC</b>	<b>18</b>	<b>????? Tower, reduce the speed one sixty, Hotel Papa Charlie.</b>	<b>Unreadable</b>

Signature of person in charge of transcription :

Src  
APP  
APN

Analysis: Airprox HBGPC / A6100 Time [UTC]: 03.02.2004 07:32:49

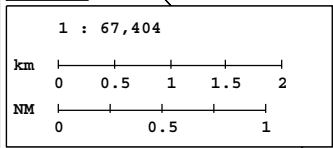
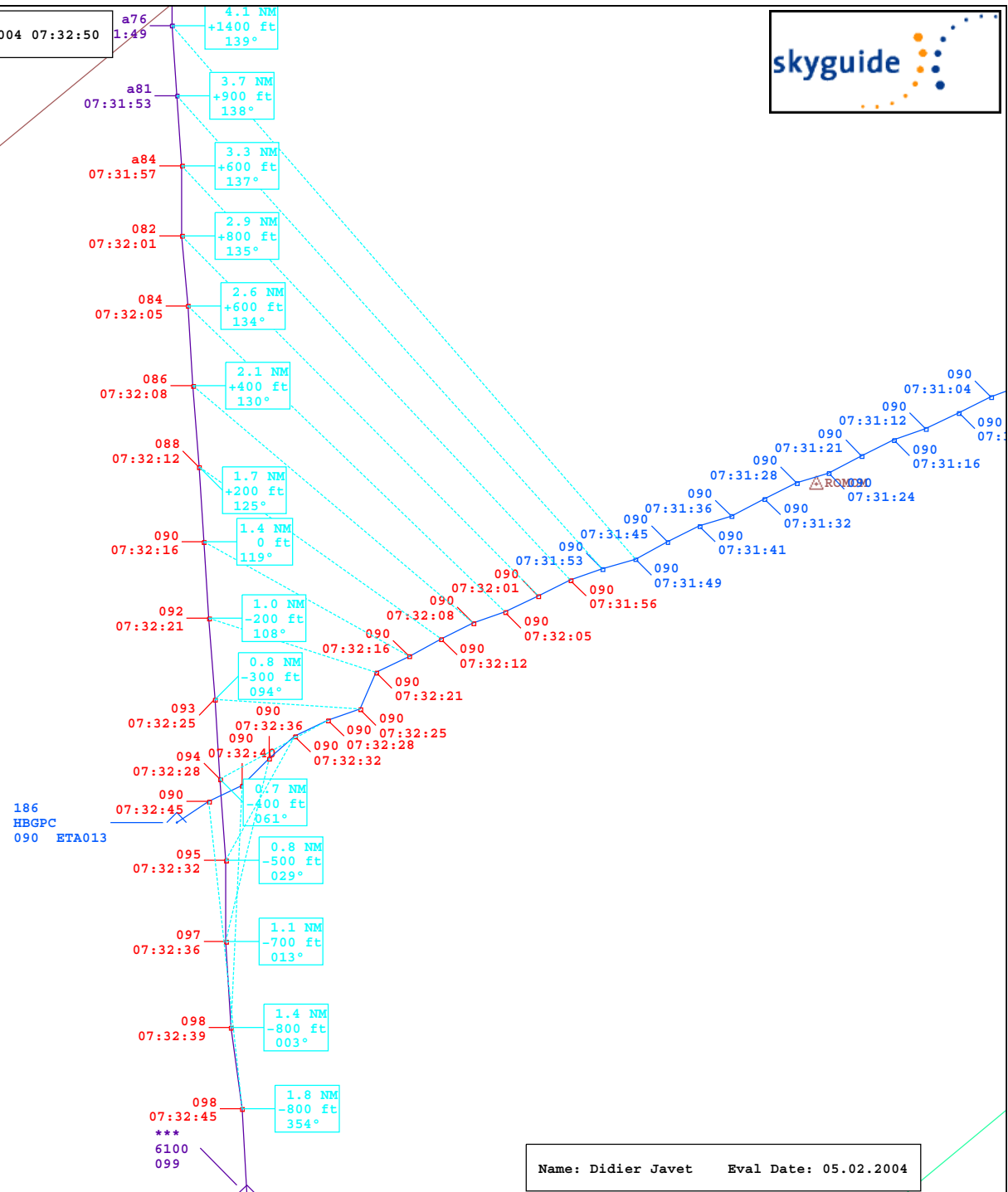


Name: Didier Javet Eval Date: 05.02.2004



Src  
APP  
APN

Analysis: Airprox HBGPC / A6100 Time [UTC]: 03.02.2004 07:32:50



Name: Didier Javet Eval Date: 05.02.2004