

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication N° 1849

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

concernant l'incident (Airprox)

entre DLH3703 et KLM1931

du 26 avril 2004

Genève aéroport

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 (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

Genève aéroport, 26 Avril 2004
13h15 UTC

AERONEFS

DLH 3703, ATR42-500
Vol Genève - Düsseldorf

KLM1931, Boeing 737-300, PH-BDB
Vol Amsterdam - Genève

SERVICE ATS

Terminal Control, Geneva TWR, Aerodrome Control

CONTRÔLEUR

Contrôle d'aérodrome

Contrôleur de la circulation aérienne
TWR/APP

ESPACE AERIEN

D

DEROULEMENT

Le lundi 26 avril 2004, à 13h09, l'avion DLH3703, du type ATR45, roule sur la voie d'accès GOLF pour un départ sur la piste 05 et s'annonce sur la fréquence de la Tour de Contrôle de Genève.

A 13h10 UTC, l'avion KLM1931, du type Boeing 737, appelle la Tour de Contrôle et s'annonce établi sur l'ILS en approche finale sur la piste 05.

Un avion du type Avro RJ85, le vol SWR607N, est en courte finale sur l'ILS, en phase d'atterrissage sur la piste 05.

Le contrôleur d'aérodrome demande au pilote de l'avion DLH3703 s'il est prêt pour un départ immédiat, ce à quoi le pilote répond par la négative.

La charge de trafic contrôlé par le contrôleur d'aérodrome est forte. La séparation entre des avions selon les règles de vol VFR dans la zone de contrôle lui impose de transmettre des informations de trafic essentiel.

A 13h11, le contrôleur d'aérodrome autorise l'avion SWR607N à atterrir. A ce moment, le pilote de l'avion DLH3703 s'annonce prêt pour le décollage.

A 13h12, le contrôleur d'aérodrome informe le pilote de l'avion DLH3703 qu'il peut s'attendre à un départ derrière le deuxième avion à l'atterrissage et lui ordonne d'attendre en retrait de la piste.

Le deuxième avion signalé à l'atterrissage par le contrôleur d'aérodrome est le vol KLM1931, le Boeing 737 qui se trouve alors à 6,5 NM du seuil de la piste 05.

A 13h13, l'avion SWR607N atterrit et, pendant la phase de décélération de l'avion avant de dégager la piste, le contrôleur d'aérodrome ne remarque pas que l'avion DLH3703 pénètre sur la piste 05 et s'aligne pour le décollage.

Pendant plus d'une minute, le contrôleur d'aérodrome s'occupe de la gestion du trafic VFR dans la zone de contrôle et, à 13h14, donne l'autorisation d'atterrir au pilote de l'avion KLM1931.

Le pilote de l'avion KLM1931 remarque l'avion DLH3703 qui se trouve sur la piste et s'attend à son décollage immédiat. A environ 300 FT/sol, comme l'avion est toujours en position d'attente sur la piste, il décide de remettre les gaz.

Quelque 10 secondes après avoir entendu l'autorisation d'atterrir donnée à l'avion KLM1931, le pilote de l'avion DLH3703 appelle la Tour de Contrôle et confirme qu'il se trouve sur la piste.

La réaction du contrôleur d'aérodrome est quasi-immédiate; il ordonne au pilote de l'avion KLM1931 de remettre les gaz.

L'avion remet les gaz à environ 0,5 NM à l'altitude de 1700 FT.

Le contrôleur d'aérodrome avise le pilote de l'avion DLH3703 qu'il va déposer un rapport d'incident.

FAITS ETABLIS

- Météo: Genève, bulletin de 12h50 UTC
Vent de 040 degrés à 7 nœuds, variable entre 010 et 080 degrés
Visibilité : 10 KM
Nuages : peu à 5000 FT
Température : + 15° C
QNH 1016 hPa
NOSIG (pas de changement significatif).
- Piste en service 05.
- Piste gazon fermée au trafic VFR.
- Le contrôleur d'aérodrome était en possession d'une licence valable.
- Toutes les communications radio sur la fréquence TWR 118.7MHz entre les pilotes des vols KLM1931, DLH3703 et le contrôleur d'aérodrome se sont déroulées en anglais.
- 11 avions étaient contrôlés sur la fréquence 118.7 MHz en l'espace de 7 minutes et 22 secondes; 3 départs, 5 arrivées et 3 VFR.
- A 13:09:55, le pilote de l'avion DLH3703 a appelé la Tour de Contrôle sur la fréquence 118.7 MHz en avisant qu'il rappellerait prêt pour le décollage.
- A 13:10:43, le pilote de l'avion KLM1931 a appelé la Tour de Contrôle sur la fréquence 118.7 MHz en avisant qu'il était établi sur l'ILS de la piste 05.
- A 13:10:51, le contrôleur d'aérodrome a demandé au pilote de l'avion DLH3703 s'il était prêt pour un départ rapide.
- A 13:10:54, le pilote a répondu par la négative.
- A 13:11:24, le contrôleur d'aérodrome a autorisé l'avion SWR607N, Avro RJ85, à atterrir.
- A 13:11:58, le pilote de l'avion DLH3703 a appelé la Tour de Contrôle en avisant qu'il était prêt pour le décollage.
- A 13:12:30, le contrôleur d'aérodrome a accusé réception du message et a ordonné au pilote de l'avion DLH3703 d'attendre en retrait de la piste en l'informant qu'il pouvait s'attendre au départ derrière le deuxième trafic à l'atterrissage.
- A 13:12:33, le pilote de l'avion DLH3703 a accusé réception du message par le terme "*ROGER*".
- Aucune autorisation conditionnelle d'alignement n'a été délivrée au pilote de l'avion DLH3703.
- A 13:13:09, selon l'enregistrement radar, l'avion SWR607N passait le seuil de la piste 05.
- Selon le rapport de la compagnie eurowings, le pilote de l'avion DLH3703 a déclaré qu'il avait été autorisé à s'aligner derrière le trafic suivant à l'atterrissage par la Tour de Contrôle. Il s'était aligné derrière l'Avro RJ85 après son passage du seuil de la piste 05. Il avait entendu ensuite la Tour de Contrôle donner l'autorisation d'atterrissage à l'avion KLM 1931 et avait immédiatement signalé à la Tour de Contrôle qu'il se trouvait sur la piste en position de décollage.

- Entre 13:13:11 et 13:14:15, le contrôleur d'aérodrome a assuré la gestion de 15 communications radio bilatérales, principalement avec des avions en conditions de vol VFR.
- A 13:14:15, le contrôleur d'aérodrome a autorisé l'avion KLM1931 à atterrir.
- L'avion KLM1931 se trouvait à 1,5 NM à l'altitude de 2000 FT
- A 13:14:20, le pilote de l'avion KLM1931 a collationné cette autorisation.
- A 13:14:22, le contrôleur d'aérodrome a transféré l'avion SWR607N sur la fréquence APRON 121.75 MHz.
- A 13:14:30, le pilote de l'avion DLH3703 a signalé qu'il se trouvait sur la piste.
- A 13:14:36, le contrôleur d'aérodrome a ordonné au pilote de l'avion KLM1931 de remettre les gaz et de monter à l'altitude de 7000 FT en direction du VOR de Saint-Prex, sans lui signaler le trafic sur la piste.
- A 13:14:42, le pilote de l'avion KLM1931 a collationné ce message à la distance de 0,75 NM du point d'atterrissage de la piste 05.
- Selon son rapport, le pilote de l'avion KLM1931 a déclaré qu'il avait été autorisé à atterrir alors qu'il se trouvait à environ 1000 FT sur l'ILS, qu'il avait observé l'alignement d'un avion sur la piste en s'attendant à son décollage immédiat. A environ 300 FT il avait décidé de remettre les gaz étant donné que l'avion était toujours en position d'attente. Au même moment la Tour de Contrôle lui ordonnait une remise de gaz.

ANALYSE

L'avion DLH 3703 :

Le pilote de l'avion avait reçu l'autorisation suivante : « *hold short, expect departure behind the second landing traffic* » Le pilote a accusé réception du message en disant « *roger, DLH3703* »

Le contrôleur d'aérodrome a donc ordonné au pilote de l'avion DLH3703 d'attendre en retrait de la piste et l'a informé qu'il pouvait s'attendre au départ derrière le deuxième trafic à l'atterrissage.

Le contrôleur d'aérodrome n'a pas délivré d'autorisation conditionnelle de départ au pilote de l'avion DLH3703. Cependant, l'ordre d'attendre en retrait de la piste doit toujours être collationné par le pilote. Le terme « *roger* » est insuffisant et ne constitue pas un collationnement.

Selon le rapport du pilote, celui-ci aurait compris l'autorisation de la manière suivante : « *hold short of runway and line-up on runway 05 behind next landing* ». Cette autorisation conditionnelle aurait dû être collationnée, ce qui n'a pas été fait. L'équipage n'a donc manifestement pas compris l'autorisation et ne s'est pas inquiété de savoir si elle était correcte.

Lorsque l'avion a pénétré de façon illicite sur la piste, l'avion KLM1931 se trouvait entre 3 et 4 NM en finale sur l'ILS à l'altitude d'environ 2800 FT. Les conditions de visibilité étant bonnes, l'équipage aurait dû s'assurer visuellement que la finale était libre en s'alignant sur la piste. De plus, le TCAS est un bon moyen de détecter un éventuel trafic à l'approche. Apparemment, aucun de ces moyens n'a été utilisé pour éviter cette incursion.

L'équipage n'a été conscient du problème que lorsque la Tour de Contrôle a délivré l'autorisation d'atterrir à l'avion KLM1931. Il a immédiatement réagi en se signalant à la Tour de Contrôle, étonné du fait que celle-ci délivre une telle autorisation alors que la piste était occupée.

L'avion KLM 1931 :

Lorsque l'avion DLH3703 a pénétré illicitement sur la piste 05, l'avion KLM1931 se trouvait entre 3 et 4 NM en finale sur l'ILS à l'altitude d'environ 2800 FT. L'équipage pouvait donc penser qu'il s'agissait d'un départ rapide bien qu'il n'ait pas reçu d'information de trafic de la Tour de Contrôle.

Le pilote a déclaré qu'il avait été autorisé à atterrir alors qu'il se trouvait à environ 1000 FT sur l'ILS. Selon les enregistrements radar, l'avion se trouvait à 1,5 NM à l'altitude de 2000 FT. Il est étonnant que le pilote n'ait pas, à ce moment, informé la Tour de Contrôle qu'il n'était pas en mesure de se conformer à l'autorisation d'atterrir vu l'obstruction de la piste par un avion.

Toujours selon les déclarations du pilote, c'est à environ 300 FT/sol que l'équipage de KLM1931 a décidé de remettre les gaz étant donné que l'avion était toujours en position d'attente. Il aurait reçu l'ordre de remise de gaz de la Tour de Contrôle au même moment.

Le contrôleur d'aérodrome :

La charge de trafic subie au moment de l'incident était forte. Entre l'atterrissage de l'avion SWR607N, derrière lequel l'avion DLH3703 s'est aligné sans autorisation et l'autorisation d'atterrir donnée à l'avion KLM1931, l'attention du contrôleur d'aérodrome était dispersée sur un conflit VFR qui nécessitait l'observation du radar (tête basse/head down).

Le contrôleur d'aérodrome n'a pas surveillé visuellement l'application de l'autorisation donnée à l'avion DLH3703 et a donné une autorisation d'atterrir sans vérifier visuellement si la piste était libre.

L'ordre d'attendre en retrait de la piste n'ayant pas été collationné, le contrôleur n'avait pas obtenu l'assurance que le pilote de l'avion DLH3703 allait exécuter cet ordre. Dès lors, le risque d'incursion devenait possible.

Le contrôleur d'aérodrome n'a pris conscience du problème qu'au dernier moment, lorsque le pilote de l'avion DLH3703 lui a signalé qu'il se trouvait sur la piste (tête haute/head up).

Après la détection du conflit, il a donné l'ordre de remise de gaz.

Selon ses déclarations, le contrôleur d'aérodrome aurait apprécié l'assistance du coordonnateur TWR. Sa présence aurait constitué un moyen de rattrapage d'erreur.

L'organe de contrôle TWR comprend 3 postes de contrôle, ADC, TRC et GND.

Le contrôleur d'aérodrome est assisté, par forte charge de trafic, par le coordonnateur TWR (TRC) dont les tâches sont clairement définies dans le Manuel ATM Genève. Outre l'assistance du contrôleur d'aérodrome, ses tâches consistent, entre autres, à assurer les coordinations, à transmettre les heures d'atterrissage, de départ et de remise de gaz ainsi qu'à gérer les écrans auxiliaires de contrôle et les fiches de contrôle.

La notion de forte charge de trafic étant diversement interprétée, le poste de contrôle TRC n'est pas systématiquement desservi.

CAUSE

L'incident est dû aux faits :

- que l'équipage de l'avion DLH3703 n'a pas collationné l'autorisation qu'il n'avait pas comprise,
- que le contrôleur d'aérodrome ne s'est pas assuré de la compréhension de l'autorisation qu'il avait délivrée,
- qu'une autorisation d'atterrissage a été délivrée sans contrôle visuel préalable de la piste par le contrôleur d'aérodrome.

Facteur ayant influencé le déroulement de l'incident:

Absence d'assistance du contrôleur d'aérodrome dans une situation de forte charge de trafic.

RECOMMANDATION DE SECURITE NO. 358 - 359**Déficit de sécurité**

Le contrôleur d'aérodrome de l'Aéroport de Genève a autorisé un avion de ligne à atterrir sans remarquer que la piste était occupée. L'équipage de l'avion qui occupait la piste n'a pas collationné et pas compris l'ordre de la tour de contrôle.

Recommandation de sécurité

358. L'Office Fédéral de l'Aviation Civile devrait exiger que toutes les intersections et les débuts de piste soient équipés de barres d'arrêt et que celles-ci soient activées par n'importe quelles conditions météorologiques pendant les heures d'activité de l'aéroport.

359. L'Office Fédéral de l'Aviation Civile devrait étudier la possibilité d'introduire lors des cours de rafraîchissement pour les équipages exigés par les normes JAR des cours sur l'évolution de la phraséologie anglaise.

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 (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 **26.04.2004**

- Subject of transcript: **DLH3703 / KLM1931**

- Centre concerned: Swiss Radar Area West

- Designation of unit: Terminal Control, Geneva Tower

- Frequency / Channel: 118.7 MHz

- Date and period (UTC) covered by attached extract: 26.04.2004
13:09 - 13:17 UTC

- Date of transcript: 12 May 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 May 2004


Didier JAVET

Abbreviations

<u>Sector</u>	<u>Designation of sector</u>
TWR	- Terminal Control, Geneva Tower

<u>Aircraft</u>	-	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	-	<u>ADES</u>
3703	-	Lufthansa 3703	AT45	IFR	LSGG	-	EDDL
DCY	-	D – IPSY	BE20	IFR	EDSB	-	LSGG
1931	-	KLM 1931	B733	IFR	EHAM	-	LSGG
607N	-	Swiss 607N	RJ85	IFR	LFPG	-	LSGG
FOY	-	F – GTOY	AS50	VFR	LFLI	-	????
986	-	Topswiss 986	A319	IFR	EGNX	-	LSGG
HHW	-	HB – CHW	C172	VFR	????	-	LSGG
HNJ	-	HB - ?NJ	????	VFR	????	-	????
9KW	-	Lufthansa 9KW	B735	IFR	LSGG	-	EDDF
340P	-	Sky Share 340P	H25B	IFR	EGKB	-	LSGG
FGT	-	F - GGGT	C550	IFR	LSGG	-	LFRD

OGED / 12 May 2004

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: DLH3703 / KLM1931 of 26.04.2004



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

Frequency: 118.7 MHz, Geneva Tower

TWR	3703	13:09:55	Tower, good evening, Lufthansa three seven zero three.	
3703	TWR	58	Lufthansa three seven zero three, good afternoon, report ready.	
TWR	3703	13:10:01	Call you ready, Lufthansa three seven zero three.	
DCY	TWR	16	Sierra Yankee, Ground, one two one decimal six seven, tschüss.	
TWR	DCY	20	XXXXX, bye-bye, Delta Sierra Yankee.	Could be "Six one two seven"
TWR	1931	43	Tower, good day, KLM one nine three one, established on the ILS zero five.	
1931	TWR	47	KLM one nine three one, good afternoon, roger.	
3703	TWR	51	Lufthansa three seven zero three, ready for rapid departure?	
TWR	3703	54	Heu... negative, Lufthansa three seven zero three.	
607N	TWR	13:11:24	Swiss six zero seven November, the wind zero five zero degrees, three knots, runway zero five, cleared to land.	
TWR	607N	30	Cleared to land zero five, Swiss six zero seven November.	
TWR	FOY	38	Genève d'hélicoptère Fox Oscar Yankee, bonjour.	
FOY	TWR	42	Un instant, je vous rappelle.	
TWR	3703	58	Ready now, Lufthansa three seven zero three.	
3703	TWR	13:12:21	Station calling Geneva, say again.	
TWR	3703	27	Lufthansa three seven zero three, fully ready now.	
3703	TWR	30	Roger, hold short, expect Departure behind the second landing traffic.	
TWR	3703	33	Roger, Lufthansa three seven zero three.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: DLH3703 / KLM1931 of 26.04.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FOY	TWR	13:12:35	Et l'hélicoptère en français qui appelait la Tour, vous pouvez y aller?	
TWR	FOY	37	Oui, bonjour..., un Ecureuil, Fox Golf Tango Oscar Yankee, on vient de décoller d'Annemasse, on aimerait faire un transit par Sierra Echo et... Echo si c'était possible, à trois mille pieds QNH.	
FOY	TWR	48	Tout en restant en dehors de la CTR?	
TWR	FOY	51	Heu... on pourrait, on aimerait passer par les points Sierra Echo et Echo si c'était possible.	
FOY	TWR	56	Oscar Yankee, alors c'est approuvé, à maximum trois mille cinq cents pieds, Sierra Echo, rappelez Sierra Echo.	
TWR	FOY	13:13:03	On rappelle Sierra Echo, maximum trois milles cinq cents pieds..., Oscar Yankee.	
TWR	986	07	Genève Tour, bonjour, Topswiss nine eight six, established on the ILS zero five.	
986	TWR	11	Topswiss niner eight six, bonjour, report three miles.	
TWR	986	14	Report three miles, nine eight six.	
TWR	HHW	21	Geneva Tower, Hotel Bravo Charlie Hotel Whiskey.	
HHW	TWR	24	Hotel Bravo Charlie Hotel Whiskey, good afternoon.	
TWR	HHW	27	Hotel Hotel Whiskey..., approaching Echo, three thousand five hundred feet, for landing, information Alfa.	
HHW	TWR	32	Hotel Hotel Whiskey, roger, report... Sierra Echo, runway zero five concrete, QNH one zero one six.	
TWR	HHW	39	Report Sierra Echo..., QNH one zero one six..., runway zero five concrete, Hotel Hotel Whiskey.	
HHW	TWR	47	Correct, look out for a traffic, single engine aircraft..., opposite direction, approaching Echo.	
TWR	HHW	53	XXXXX.	Noise of microphone
HNJ	TWR	56	Hotel November Juliett, regarde pour un trafic mono-moteur qui s'approche d'Echo en direction opposée.	

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: DLH3703 / KLM1931 of 26.04.2004

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
TWR	HNJ	13:14:00	Hotel November Juliett, compris, je descends vers trois mille pieds et j'arrive à Echo.	
HNJ	TWR	05	Reçu, tu procèdes November?	
TWR	HNJ	07	Je... fais route, affirm, par Gland, Novembre ... en dessous de la TMA.	
HNJ	TWR	11	Reçu, rappelle November.	
TWR	HNJ	13	Hotel November Juliett, rappelle November.	
1931	TWR	15	<i>KLM one nine three one, the wind zero four zero degrees, six knots, runway zero five, cleared to land.</i>	
TWR	1931	20	<i>Cleared to land zero five, KLM one nine three one.</i>	
607N	TWR	22	Swiss six zero seven November, one two one seven five, au revoir.	No reply
TWR	9KW	26	Tower, bonjour, Lufthansa nine Kilo Whiskey.	No reply
TWR	3703	30	Heu... Lufthansa three seven zero three, just to confirm, we are on the runway.	
1931	TWR	36	<i>KLM one nine three one, go around, I say again, go around, proceed Saint-Prex, climb to seven thousand feet, QNH one zero one six.</i>	
TWR	1931	42	<i>Yes, go around, ?????? climb to seven thousand, KLM one nine three one.</i>	Unreadable
3703	TWR	47	Lufthansa three seven zero three, you were never allowed to line up!	
TWR	3703	54	We had a line up clearance, Lufthansa three seven zero three.	
3703	TWR	57	You did not, hold position.	
TWR	3703	13:15:00	We were cleared to line up behind the landing, heu... Swiss.	
3703	TWR	04	Negative, I said "expect departure behind second landing".	
TWR	3703	11	Okay, we'll check that, Lufthansa three seven zero three.	

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: DLH3703 / KLM1931 of 26.04.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
3703	TWR	13:15:14	So will I.	
TWR	340P	24	Tower, bonjour, Sky Share three four zero Papa, twelve miles final.	No reply
TWR	FGT	35	Le.....	
TWR	FGT	38	Genève Tour, Fox trois fois Golf Tango, bonjour.	
FGT	TWR	42	Fox trois fois Golf Tango, bonjour, je vous rappelle.	
TWR	FGT	42	Reçu, Golf Tango.	
1931	TWR	53	<i>KLM one nine three one, Departure, Arrival, one three one, correction, one three six decimal two five, goodbye.</i>	
TWR	1931	58	<i>One three six two five, bye-bye, KLM one nine three one.</i>	
3703	TWR	13:16:03	Lufthansa three seven zero three, the wind zero five zero degrees, four knots, runway zero five, cleared take-off.	
TWR	3703	07	Cleared for take-off zero five, Lufthansa three seven zero three.	
FOY	TWR	11	Oscar Yankee, vous restez en dehors de la CTR, procédez Echo.	
TWR	FOY	15	Oui, Oscar Yankee, on part en direction d'Echo.	
TWR	340P	22	Tower, good day, Sky Share three four zero Papa is with you, nine miles final.	
340P	TWR	27	Sky Share three four zero Papa, bonjour, continue approach.	
TWR	986	40	Two miles, Topswiss... nine eight six.	
986	TWR	43	Topswiss niner eight six, the wind zero six zero degrees five knots, runway zero five, clear to land.	
TWR	986	47	Clear to land zero five, Topswiss nine eight six.	
TWR	9KW	52	Tower, bonjour, Lufthansa nine Kilo Whiskey, ready and holding short zero five.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: DLH3703 / KLM1931 of 26.04.2004

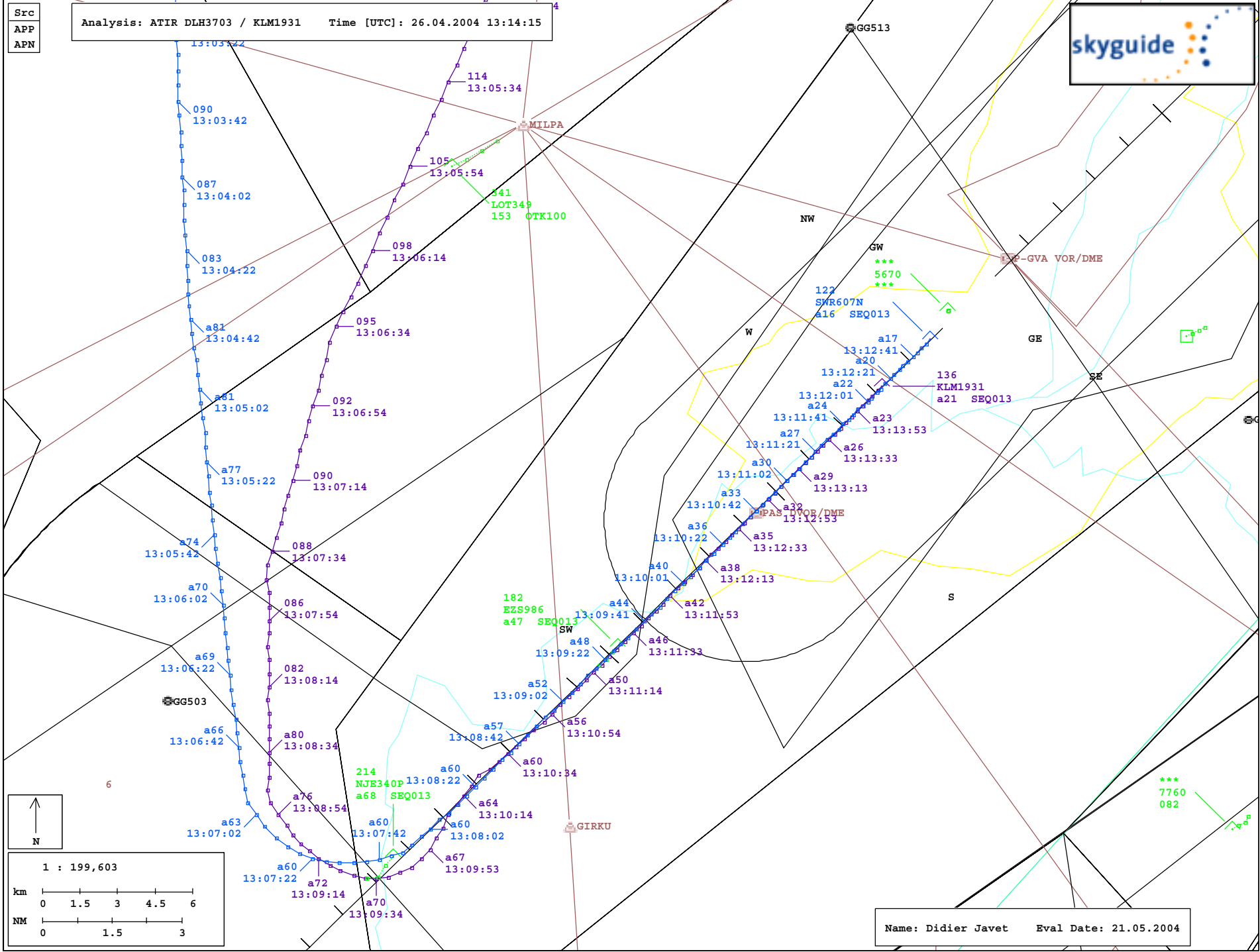


To <u>Col.1</u>	From <u>Col.2</u>	Time <u>Col.3</u>	Communications <u>Col.4</u>	Observations <u>Col.5</u>
9KW	TWR	13:16:58	Lufthansa niner Kilo Whiskey, bonjour, hold short.	
TWR	9KW	13:17:01	Holding short, Lufthansa nine Kilo Whiskey.	
3703	TWR	07	Lufthansa three seven zero three, be advised that we'll have to file a report.	
TWR	3703	12	That's copied.	
3703	TWR	14	Three seven zero three, contact Departure, one two one decimal three, goodbye.	
TWR	3703	17	One two one decimal three, Lufthansa three seven ... heu... zero three and sorry XXXXX.	Could be "again"

Signature of person
in charge of transcription :

Src
APP
APN

Analysis: ATIR DLH3703 / KLM1931 Time [UTC]: 26.04.2004 13:14:15



Name: Didier Javet Eval Date: 21.05.2004



UTC
13:14:36

