



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Büro für Flugunfalluntersuchungen
Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici
Uffizi d'investigaziun per accidents d'aviatica

Aircraft accident investigation bureau

Rapport final No 1889 du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre LX-DSL et F-BPKS

du 23 juillet 2004

en finale sur l'ILS de la piste 05, 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	En finale sur l'ILS de la piste 05, Genève, le 23 juillet 2004, 12h50 UTC
-----------------	---

AERONEFS	LX-DSL, LearJet 45, EuroJet Italia Treviso (I) LIPH – Genève (LSGG) F-BPKS, Robin DR221, vol VFR privé Annecy (LFLP) – Dijon Darois (LFGI)
----------	---

SERVICE ATS	Terminal Control, Approche intermédiaire INT
-------------	--

CONTRÔLEUR	Arrivée PRE Coordonnateur APC
------------	--------------------------------------

ESPACE AERIEN	C
---------------	---

DEROULEMENT

Le vendredi 23 juillet 2004, vers 12h40, l'avion immatriculé F-BPKS, un monomoteur du type Robin DR221, vol privé selon les règles de vol à vue (VFR), décolle de l'aérodrome d'Annecy (LFLP) à destination de Dijon Darois (LFGI). Les conditions météorologiques sont celles du vol à vue (VMC).

Après son décollage, le pilote prend un cap nord-nord-ouest et monte à l'altitude de 5300 ft. Il contacte l'approche de Chambéry alors qu'il se trouve à 1,5 NM au nord d'Annecy et signale qu'il fait route à destination de Reims à l'altitude de 5000 ft. Chambéry Approche lui attribue le code transpondeur 7761 sans mentionner le mode, en lui demandant sa route de transit. Le pilote informe le contrôle qu'il fera route par Lons-le-Saunier qui l'instruit de voler au-dessous de l'altitude de 5500 ft pour éviter la TMA de Genève.

Le pilote de l'avion F-BPKS n'affiche pas le code assigné par Chambéry mais le code A7061 sans le mode C. Il n'y a donc pas d'indication d'altitude. Seul le code 7061 apparaît sur les écrans radar du contrôle d'Approche de Genève.

L'avion vole à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de classe E de la TMA 2 de Genève, à environ 10NM à l'Est de la route parallèle qu'il devrait normalement suivre pour rester dans cet espace et éviter l'espace aérien contrôlé de classe C de la TMA 1 de Genève.

Un LearJet 45, immatriculé LX-DSL, vol commercial de Treviso (I) à Genève, est sous guidage radar pour la piste 05. A 12h46, le contrôle d'Approche de Genève lui donne une information de trafic inconnu.

Le trafic inconnu du contrôle d'Approche de Genève est l'avion F-BPKS. Il croise perpendiculairement la route du LearJet qui se trouve en vent-arrière à main droite pour la piste 05 au niveau de vol FL 098 en descente. A ce moment, l'avion F-BPKS se trouve dans la TMA 2 de Genève, à l'intérieur de l'espace aérien de classe E. Le pilote de l'avion LX-DSL signale au contrôle qu'il le voit sur le TCAS.

A 12h48, Chambéry Approche demande au pilote de l'avion F-BPKS de confirmer son altitude. Le pilote lui indique à deux reprises l'altitude de 5300 ft. Chambéry Approche assigne au pilote le code transpondeur 7000, lui signale qu'il se trouve à l'intérieur de la TMA de Genève et l'autorise à quitter sa fréquence.

L'avion F-BPKS a pénétré sans autorisation à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de classe C de la TMA 1 de Genève. Il se trouve dans la région du Vuache et fait route en direction de la région de Bellegarde. Cette route l'amène à croiser perpendiculairement l'axe d'approche ILS de la piste 05 de Genève à environ 12 NM du seuil de piste. Il lui reste encore 4 NM à parcourir jusqu'au point d'intersection.

A ce moment, le LearJet 45 LX-DSL se trouve en virage à droite pour intercepter l'axe d'approche finale ILS. Il lui reste encore environ 8 NM à parcourir jusqu'au point de croisement avec la route de l'avion F-BPKS.

A 12h49, alors que le LearJet se trouve en cours d'interception de l'axe d'approche finale ILS à 15 NM du seuil de piste 05, le contrôleur d'Approche lui signale le trafic inconnu, sans indication d'altitude, à ses une heure, à la distance de 3 NM, de droite à gauche.

Le pilote du LearJet signale qu'il est établi sur l'axe ILS et qu'il quitte l'altitude de 6000 ft.

Il annonce ensuite qu'il a le trafic en vue. Il informe le contrôleur que l'avion inconnu a passé à l'altitude du glide path (axe d'alignement de descente sur l'ILS) et qu'il a dû maintenir son altitude de 6000 ft pour l'éviter.

L'incident s'est déroulé à la distance de 12 NM du seuil de la piste 05, sur l'axe d'approche ILS. La distance minimale entre les deux avions était de 0,4 NM horizontalement selon les tracés radar et de 500 ft verticalement, selon l'estimation du pilote du LearJet. Le pilote de l'avion F-BPKS n'a à aucun moment pris contact radio avec un service ATS de Genève. Il n'a pas non plus été invité à le faire par l'organe ATC de Chambéry, mais a été informé qu'il se trouvait dans la TMA de Genève.

A 12:52:09, peu après l'incident, le coordonnateur de Genève a appelé Chambéry Approche pour lui demander s'il connaissait un trafic VFR inconnu affichant le code transpondeur A7000 à dix milles nautiques au Nord du point COLLO. Il l'a avisé qu'il avait déclenché une alerte TCAS (traffic advisory) d'un avion établi sur l'ILS de Genève. Chambéry a répondu qu'il connaissait ce trafic en insistant qu'il était à l'altitude de 4300 ft et a donné l'immatriculation de l'avion à savoir le F-BPKS.

L'équipage du LearJet LX-DSL a déposé un rapport ATIR.

Le service ATC a déposé un rapport ATIR / AIRPROX.

FAITS ETABLIS

- La piste en service à Genève était la 05.
- Les deux contrôleurs radar APP de Genève étaient chacun titulaire d'une licence appropriée.
- L'avion du type Robin DR221, immatriculé F-BPKS, avait décollé d'Annecy (F) à destination de Dijon-Darois et volait selon les règles de vol à vue (VFR) dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC).
- Le pilote de l'avion F-BPKS, selon ses déclarations, disposait des cartes aéronautiques nécessaires pour effectuer le vol.
- A 12:42:22, le pilote de l'avion F-BPKS a appelé sur la fréquence 123.7 MHz de Chambéry Approche pour se signaler. Il se trouvait à environ 1,5 NM dans le Nord-Nord-Est de l'aérodrome d'Annecy à 5000 ft/QNH, sur le cap de 350 degrés, à l'intérieur de la TMA 2 de Chambéry, dans l'espace de classe E.
- Chambéry Approche lui a assigné le code transpondeur 7761 en instruisant le pilote de voler en dessous de l'altitude de 5500 ft s'il avait l'intention de traverser la TMA de Genève. Le pilote de l'avion F-BPKS a sélectionné et affiché le code transpondeur A7061, sans report d'altitude et sans que Chambéry Approche ne corrige cette erreur.
- A 12:41:13, le pilote de l'avion LX-DSL, un LearJet 45, vol commercial de Treviso (I) à Genève, arrivant sur le point GOLEB waypoint (WPT), a appelé le contrôle "ARRIVEE" de Genève sur la fréquence 136.25 MHz.
- Le contrôleur radar l'a autorisé à descendre au niveau de vol FL 140 et à virer à gauche vers le cap de 270 degrés pour un positionnement radar pour la piste 05.
- A 12:43:28, selon les tracés radar, l'avion F-BPKS a pénétré à l'intérieur de l'espace aérien de classe E de la TMA 2 de Genève; selon les déclarations du pilote, à l'altitude de 5300 ft.

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

- A 12:46:16, le contrôleur radar a donné une information de trafic au pilote de l'avion LX-DSL : „ ...*unknown traffic just appeared at your twelve o'clock, two miles, type and altitude unknown, most probably at low altitude.*” Le pilote a répondu : „*we have on TCAS*”.
- A 12:47:40, selon les tracés radar, l'avion F-BPKS pénétrait à l'intérieur de l'espace aérien de classe C de la TMA 1 de Genève en affichant le code transpondeur A7061 sans report d'altitude. Selon les déclarations du pilote, son altitude était de 5300 ft. L'avion suivait le cap d'environ 300 degrés. Ce cap l'amenait à croiser l'axe d'approche ILS de la piste 05 à environ 12 NM du seuil de piste.
- A 12:48:02, Chambéry Approche a demandé au pilote de l'avion F-BPKS quelle était son altitude. Le pilote a indiqué 5300 ft par deux fois. Chambéry Approche lui a attribué le code 7000 avant d'ordonner au pilote de quitter la fréquence. Il l'a informé qu'il se trouvait dans la TMA de Genève.
- A 12:48:52, le contrôleur radar a autorisé le pilote de l'avion LX-DSL à descendre à l'altitude de 6000 ft, à virer à droite vers le cap de 020 degrés pour intercepter l'axe d'approche ILS de la piste 05. Il l'a autorisé pour une approche ILS sur la piste 05.
- A 12:49:49, le contrôleur radar a délivré une information de trafic essentiel au pilote de l'avion LX-DSL : „ ... *unknown traffic, one o'clock, three miles, type and altitude unknown, crossing the localizer from right to left*”.
- Le pilote de l'avion LX-DSL a demandé si l'altitude de ce trafic était connue ce à quoi le contrôleur radar a répondu par la négative en indiquant qu'il ne recevait pas le mode transpondeur Charlie.
- Le pilote de l'avion LX-DSL a informé le contrôleur radar qu'il était établi sur l'axe ILS et qu'il quittait 6000 ft en descente.
- Le pilote de l'avion LX-DSL a aussitôt ajouté qu'il avait le trafic en vue et que cet avion croisait l'axe ILS à l'altitude de l'axe d'alignement de descente (*glide path*). Il a informé le contrôleur radar qu'il avait dû maintenir l'altitude de 6000 ft et qu'il avait eu une alerte TCAS (traffic advisory). Il avait estimé l'altitude de l'avion à 5500 ft.
- Le contrôleur radar a informé le pilote de l'avion LX-DSL qu'il déposait un rapport d'incident.
- Le pilote de l'avion LX-DSL a déclaré, dans son rapport d'incident, que lorsqu'il avait reçu l'information de trafic du contrôleur radar, il avait stoppé la descente à 6000 ft et avait en fait repéré le trafic à quelque 500 ft plus bas.
- Selon les tracés radar, la distance minimale relevée entre les deux avions était de 0,4 NM horizontalement, et selon les déclarations du pilote de l'avion LX-DSL, de 500 ft verticalement.
- L'avion inconnu a été identifié suite à une communication téléphonique entre l'Approche de Genève et l'Approche de Chambéry. A 12:52:09, le coordonnateur a appelé Chambéry Approche pour lui demander s'il connaissait un trafic VFR inconnu affichant le code transpondeur A7000 à dix milles nautiques au Nord du point COLLO. Il l'a avisé qu'il avait déclenché une alerte TCAS (traffic advisory) d'un avion établi sur l'ILS de Genève. Chambéry a répondu qu'il connaissait ce trafic qui maintenait l'altitude de 4300 ft et a donné l'immatriculation de l'avion : F-BPKS.

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

- (réf. ATM-GE/APP Chap. 9 et Lettre d'Accord LoA entre Chambéry APP et Genève TCG du 18 mars 2004)

Extraits :

" Lorsque la charge de trafic le permet, Chambéry effectue une coordination téléphonique avec Genève Approche avant qu'un VFR connu entre dans les secteurs TMA Genève classés dans la catégorie d'espace C, c'est-à-dire au-dessus de 5'500ft QNH."

" Si la coordination n'est pas possible, l'aéronef est envoyé sur Genève Information (126,350 MHz) suffisamment tôt pour lui permettre de demander l'autorisation d'entrer dans l'espace de classe C. "

Les vols connus de Chambéry à 5'500 ft et plus bas ne font l'objet d'aucune coordination. Ils sont invités à contacter Genève Information (Ordre de Service O.S. G-25 2003)

Chambéry Approche assigne un code transpondeur au trafic VFR évoluant dans le sens Chambéry – Genève de la famille de codes 7760 – 7765, attribués aux VFR en transits.

- Météo: Information TANGO
QAM LSGG 1250Z 23.07.2004
250 DEG 6 KT. VRB BTN 210 AND 280 DEG
VIS 10 KM
FEW 6000 FT. SCT 9000 FT. BKN 22000 FT
+26/+18
QNH 1023 TWO THREE
QFE THR 05 972
QFE THR 23 973
NOSIG

ANALYSE

Compte tenu de la configuration du relief et du profil de la TMA les avions VFR en transit dans la TMA 2 de Genève dans le sens Chambéry - Genève, il est indispensable que des coordinations ponctuelles entre Chambéry Approche et les services ATS de Genève soit effectuées, même pour le trafic évoluant à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de classe E.

La majorité du trafic VFR en transit se dirige vers le Nord et survole le Jura. Les pilotes ont donc tendance à monter en raison du relief. L'itinéraire à l'Ouest du Rhône, qui permet d'évoluer à l'intérieur de l'espace aérien de classe E jusqu'à 5500 ft, semble être dissuasif en raison du détour qu'il occasionne. La route VFR TRANSIT WEST qui figurait sur la carte OACI 1 :500 000 jusqu'à la mise en vigueur des nouveaux espaces TMA pour la protection du secteur d'approche a malheureusement été supprimée. Elle avait pourtant l'avantage d'indiquer clairement l'itinéraire à suivre pour éviter l'axe d'approche de la piste 05.

Des incidents graves entre des avions volant selon les règles de vol aux instruments (IFR) et des avions volant selon les règles de vol à vue (VFR) se produisent souvent dans la même région du secteur d'approche de la piste 05 à Genève. Ils sont dus essentiellement à des incursions d'avions VFR dans l'espace aérien contrôlé. Des coordinations appropriées entre les services ATC de Chambéry et de Genève contribueraient à résoudre ce problème.

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

On constate que les pilotes VFR affichent régulièrement un code transpondeur ce qui signifie que les avions sont visibles sur les écrans radar. De plus, les pilotes établissent fréquemment un contact radiotéléphonique sur une fréquence ATS et souvent suffisamment tôt pour que le service ATS concerné puisse prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic.

En l'absence de coordination et avant le transfert de communication, Chambéry Approche ne devrait en aucun cas changer le code transpondeur assigné, ce code étant le seul moyen d'information et d'identification passive.

Le contrôle d'Approche (TCG) de Genève

Dès que le contrôleur radar PRE a observé l'affichage du code transpondeur de l'avion conflictuel inconnu, il a réagi en donnant à deux reprises une information de trafic au pilote de l'avion LX-DSL, dans des phases de vol différentes.

La première information de trafic a été délivrée lors du premier croisement entre les avions LX-DSL et F-BPKS, alors que ce dernier se trouvait dans l'espace aérien de classe E de la TMA 2 de Genève. L'avion F-BPKS affichait le code A7061 sans le mode C, et le pilote du LX-DSL a signalé qu'il l'avait sur le TCAS.

La deuxième information de trafic a été délivrée peu avant le croisement conflictuel, alors que l'avion F-BPKS se trouvait dans l'espace aérien de classe C de la TMA 1 de Genève. Le pilote de l'avion LX-DSL a reçu un avis de circulation TCAS avant d'avoir le contact visuel avec le trafic conflictuel.

Une menace potentielle d'un avion n'affichant pas le mode C est visualisée sur le système anticollision embarqué par un gisement de l'intrus précis à 10 degrés près, sans indication d'altitude; l'acquisition visuelle de ce trafic est ainsi compliquée par la non connaissance du sens vertical dans lequel il faut chercher.

L'avion F-BPKS

Le pilote, qui volait selon les règles de vol à vue, était seul responsable de sa navigation. Selon ses déclarations, il disposait de toute la documentation nécessaire pour naviguer dans la région où il évoluait.

Le pilote déclare, dans son rapport, qu'il évoluait à l'altitude de 4500 ft dans la TMA 2 de Genève en évitant les sommets et qu'il n'a pas pris contact ATC avec Genève étant donné qu'il volait à une altitude inférieure à 5500 ft. Toutefois il ajoute qu'il est possible qu'il soit entré dans la TMA 1 de Genève en circulant dans les vallées.

La route effectivement suivie par le pilote longeait le massif du Vuache (3612 ft) pour ensuite survoler le relief du Jura entre Bellegarde et le Grand Crêt d'Eau (5318 ft). Cette région se trouve dans la TMA 1 de Genève, dans la classe d'espace C, de 3500 ft jusqu'au niveau de vol FL195.

Des erreurs de repérage dans la navigation à vue et une interprétation erronée des indications de la carte aéronautique utilisée sont vraisemblablement à l'origine de cette infraction.

CAUSE

L'incident est dû à l'intrusion de l'avion F-BPKS dans l'espace aérien contrôlé de classe C de la TMA 1 de Genève suite à des erreurs de navigation de la part de son pilote.

Facteur ayant influencé le déroulement de l'incident :

L'absence d'échange d'informations concernant un trafic essentiel entre Chambéry Approche et Genève Approche.

Berne, 23 mars 2006

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 **23.07.2004**

- Subject of transcript: **LXDSL / FBPKS**

- Centre concerned: Swiss Radar Area West

- Designation of unit: Terminal Control Geneva, sector Arrival

- Frequency / Channel: 136.25 MHz

- Date and period (UTC) covered by attached extract: 23.07.2004
12:41 - 12:51 UTC

- Date of transcript: 05 August 2004

- Name of official in charge of transcription: Ivan ROCHAT

- 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, 05 August 2004



Ivan ROCHAT

Abbreviations

Sector Designation of sector

PRE - Swiss Radar Area West, Terminal Control Geneva, sector Arrival
 APC - Geneva Approach
 CBY - Chambery Tower

<u>Aircraft</u>	-	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	-	<u>ADES</u>
LSL	-	LXDSL	LJ45	IFR	LIPH	-	LSGG
HKZ	-	HBIKZ	GLEX	IFR	LFGJ	-	LSGG
41WB	-	SWR41WB	A321	IFR	LSZH	-	LSGG

OG EY / 05 August 2004

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: LXDSL / FBPKS of 23.07.2004



To	From	Time	Communications	Observations
<u>Col.1</u>	<u>Col.2</u>	<u>Col.3</u>	<u>Col.4</u>	<u>Col.5</u>

Frequency: 136.25 MHz, sector Arrival

PRE	LSL	12:41:13	Heu... Geneva Arrival..., good afternoon, Lima X-ray Delta Sierra Lima, descend one six zero.	
LSL	PRE	21	Lima X-ray Delta Sierra Lima, bonjour, descend to flight level one four zero, left heading two seven zero, vectoring runway zero five.	
PRE	LSL	28	Descend one four zero, left two seven zero, vector for ILS zero five, Lima Sierra Lima.	
HKZ	PRE	12:42:12	Hotel Kilo Zulu, réduisez la vitesse à maximum cent quatre-vingts nœuds afin de permettre un départ, et la Tour, cent dix-huit sept, au revoir.	
PRE	HKZ	18	On réduit à cent quatre-vingts nœuds et cent dix-huit sept, merci, au revoir.	
41WB	PRE	20	Swiss four one Whiskey Bravo, descend to seven thousand feet, QNH one zero two three.	
PRE	41WB	26	Descending seven thousand feet, QNH one zero two three, Swiss four one Whiskey Bravo.	
LSL	PRE	37	Lima Sierra Lima, descend to flight level one one zero.	
PRE	LSL	40	Descend flight level one one zero, Lima Sierra Lima.	
PRE	LSL	12:45:03	Roger, one one zero, Lima Sierra Lima.	
LSL	PRE	05	Lima Sierra Lima, descend to flight level niner zero.	
PRE	LSL	09	Descend niner zero, Lima Sierra Lima.	
LSL	PRE	12:46:01	Geneva, Lima Sierra Lima, turn left heading two four zero for downwind.	
PRE	LSL	06	Left, two four zero, Lima Sierra XXXXX.	Probably " Lima "
LSL	PRE	16	And Lima Sierra Lima, unknown traffic just appeared at your twelve o'clock, two miles, type and altitude unknown, most probably at low altitude.	
PRE	LSL	26	We have on TCAS..., Lima Sierra Lima.	
PRE	41WB	29	And Swiss... four Whiskey Bravo, is ready for visual.	

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: LXDSL / FBPKS of 23.07.2004



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>
41WB	PRE	12:46:32	Swiss four one Whiskey Bravo, roger, descend six thousand feet, expect so.	
PRE	41WB	37	Descending six thousand feet, Swiss four one Whiskey Bravo.	
LSL	PRE	57	Lima Sierra Lima, descend to seven thousand feet, QNH one zero two three.	
PRE	LSL	12:47:02	Descend seven thousand, one zero two three, Lima Sierra Lima.	
41WB	PRE	11	Swiss four one Whiskey Bravo, cleared for visual approach runway zero five, be established latest on final overhead Passeiry VOR.	
PRE	41WB	20	Cleared visual and we ????? to be established latest ... Passeiry VOR, Swiss... four one Whiskey Bravo.	Unreadable
41WB	PRE	25	Roger, for information, there is an unknown traffic at your one o'clock, five mil, five miles, type and altitude unknown, heading south..., heading northbound.	
PRE	41WB	36	On TCAS, but not yet in sight, Swiss four one Whiskey Bravo.	
41WB	PRE	38	Roger.	
LSL	PRE	12:48:02	Lima Sierra Lima, turn right heading three two zero for base.	
PRE	LSL	06	Right, three two zero, base, Lima Sierra Lima.	
LSL	PRE	52	Lima Sierra Lima, descend to six thousand feet, turn right heading zero two zero, cleared ILS approach runway zero five.	
PRE	LSL	59	Down, six thousand, right zero two zero, clear ILS approach zero five, Lima Sierra Lima.	
41WB	PRE	12:49:04	Swiss four one Whiskey Bravo, contact Tower on one one eight seven, au revoir.	
PRE	41WB	08	Eighteen seven, bye, XXXXX four one Whiskey Bravo.	Probably " Swiss "
LSL	PRE	49	Lima Sierra Lima, unknown traffic, one o'clock, three miles, type and altitude unknown, crossing the localizer from right to left.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

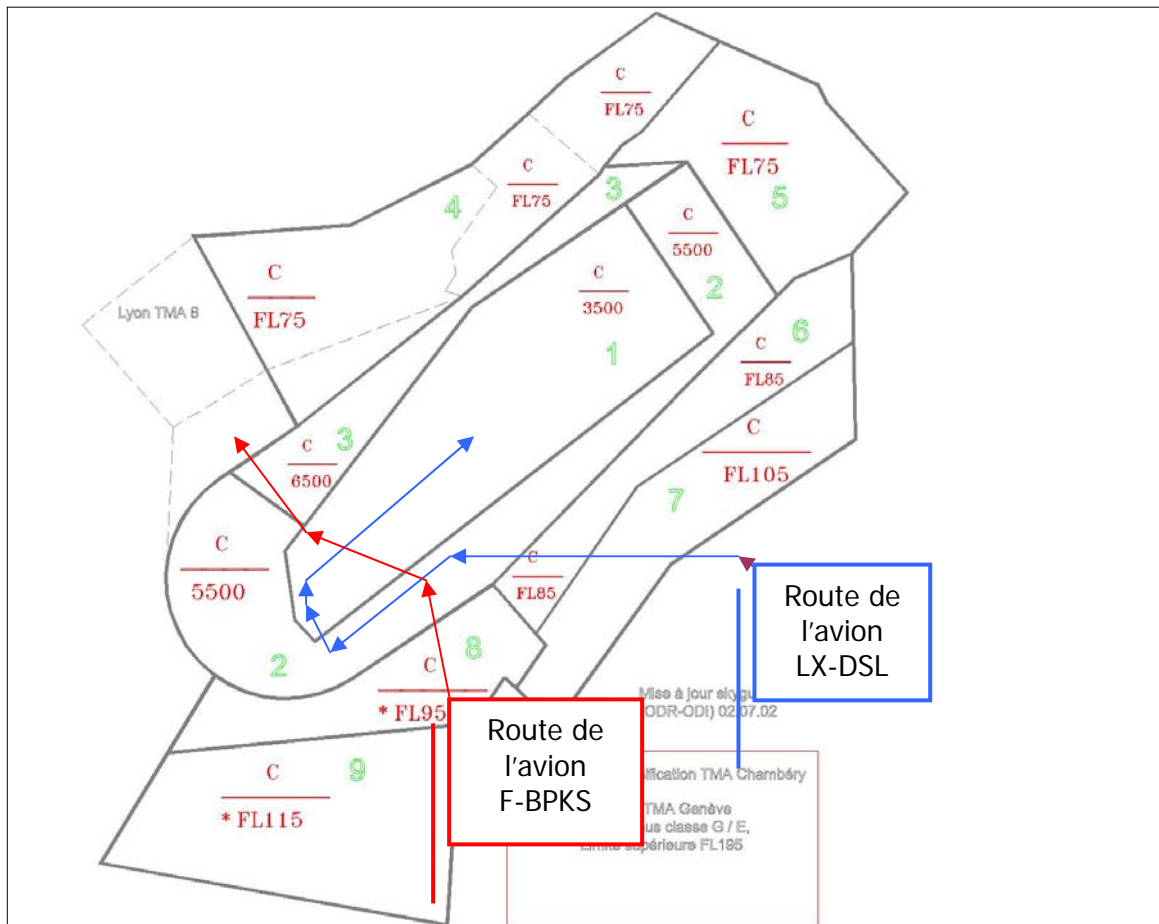
Occurrence: LXDSL / FBPKS of 23.07.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
PRE	LSL	12:49:59	And you don't know the altitude of this Piper ?	
LSL	PRE	12:50:02	No, it seems to be a VFR at low altitude but there is no mode Charlie readout.	
PRE	LSL	09	Roger, Lima Sierra Lima, now we are established on the localizer, leaving six thousand feet for information to the Piper.	
LSL	PRE	16	XXXXX, we don't know this traffic and he is not in contact with us.	Could be " Roger "
PRE	LSL	44	Okay, traffic in sight, but for information XXXXX was... the altitude of the ILS ??????	Could be " it " Unreadable
LSL	PRE	52	Say again, please.	
PRE	LSL	54	I want to inform you that the Piper was passing through the altitude of the ILS zero five, we had to maintain six thousand feet for a while, this is not good.	
LSL	PRE	12:51:04	Lima Sierra Lima, thank you, in this case I will fill, file a report against this traffic.	
PRE	LSL	10	And we had also a traffic... advisory, so it's not nice for us.	
LSL	PRE	15	????? understand..., do you have an estimated altitude of this traffic ?	Unreadable
PRE	LSL	21	Heu...approximately five thousand five hundred feet... I suppose.	
LSL	PRE	24	Thank you very much, contact now Tower on one one eight decimal seven, goodbye.	
PRE	LSL	28	One one eight seven, Lima Sierra Lima, bye.	

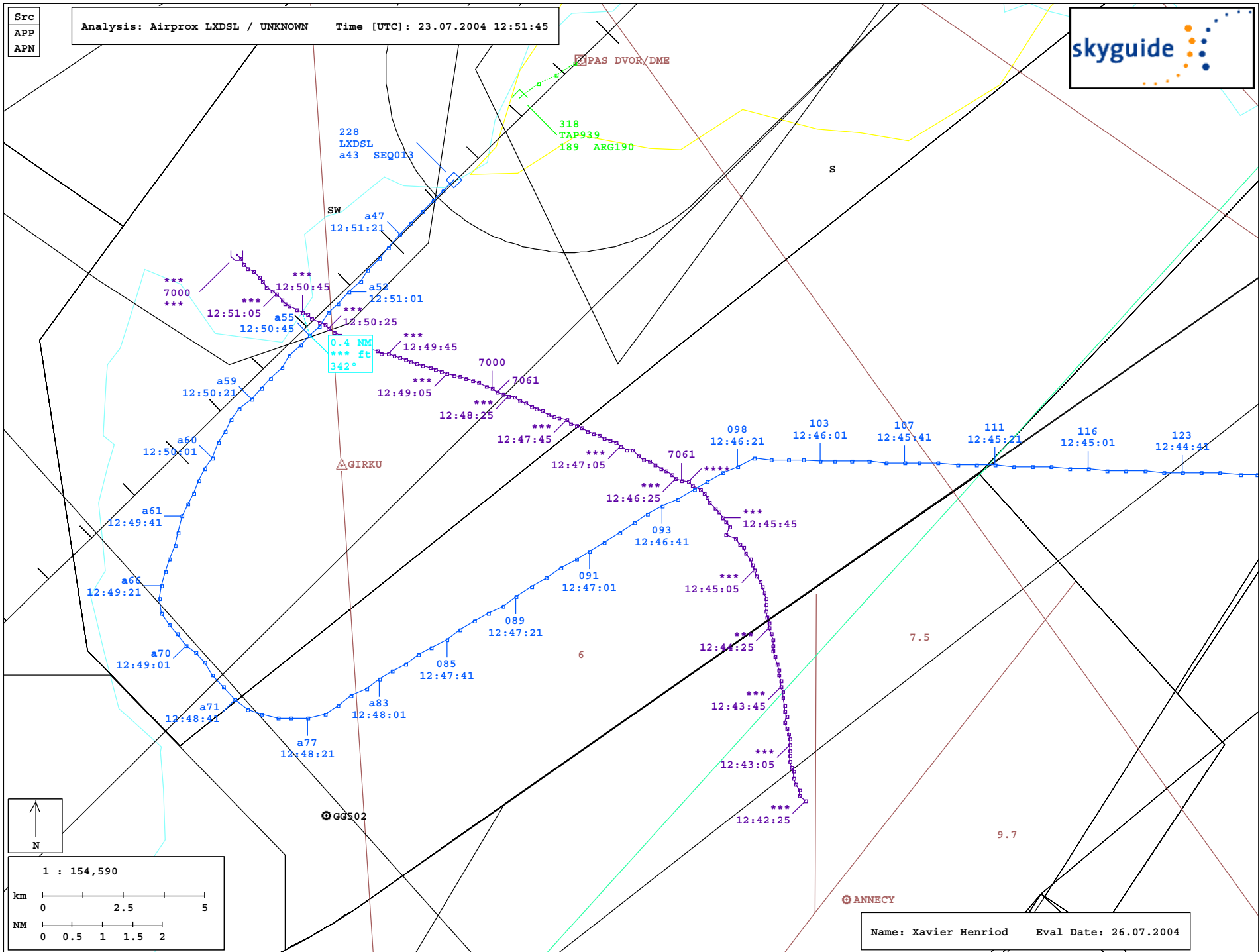
Signature of person
in charge of transcription :

Airprox LX-DSL / F-BPKS 23.07.2004
Détail des espaces aériens des TMA de Chambéry et de Genève



Src
APP
APN

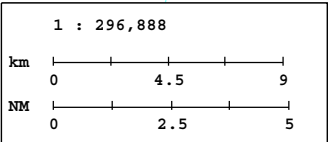
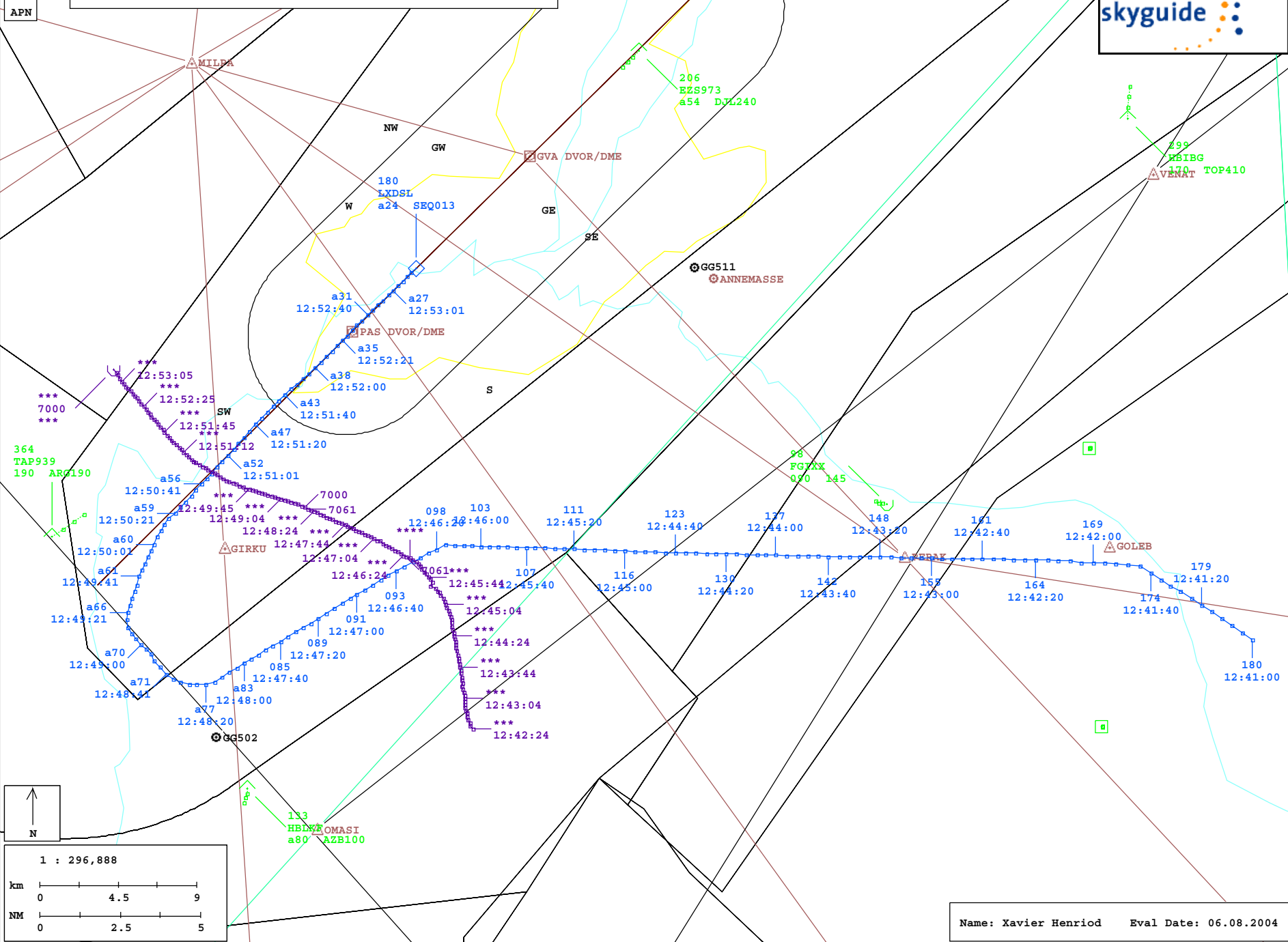
Analysis: Airprox LXDSL / UNKNOWN Time [UTC]: 23.07.2004 12:51:45



Name: Xavier Henriod Eval Date: 26.07.2004

Src
APP
APN

Analysis: Airprox LXDSL / FBPKS Time [UTC]: 23.07.2004 12:53:24



Name: Xavier Henriod Eval Date: 06.08.2004