



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 1897 du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre BVR101 et F-GSIX

du 25 mai 2004

Sud-Ouest de la TMA de 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	Sud-Ouest de la TMA de Genève, Salève, le 25 mai 2004, 09h00 UTC
AERONEFS	BVR 101, CL604, D-ASTS, ACM Air Charter Stuttgart - Genève F-GSIX, PA-32, vol privé VFR, Cannes - Genève

SERVICE ATS CONTRÔLEURS	Terminal Control Geneva: Approche Intermédiaire (INT) ARR FIN COOR Coach COOR en formation FIC DELTA
----------------------------	--

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

NOTE EXPLICATIVE**Fonctionnement du service d'APPROCHE de l'aéroport de Genève pour les vols VFR (réf. ATM-GE/APP Chap. 7)**

Il n'existe pas de position de contrôle ni d'opérateur spécifiquement affecté au contrôle des VFR dans la TMA.

Le trafic VFR dans l'espace C de la TMA est géré par un secteur IFR de l'APPROCHE (ARR / DEP / FIN).

Lorsqu'un pilote désire pénétrer dans l'espace de catégorie C de la TMA, il contacte préalablement Genève INFORMATION qui coordonne avec le contrôleur (APC) de l'APPROCHE.

Genève INFORMATION assure les coordinations avec les unités de contrôle concernées pour les vols VFR désirant pénétrer dans l'espace C.

Genève INFORMATION coordonne avec le secteur concerné de l'APPROCHE qui accepte ou refuse le trafic en fonction de la charge de travail actuelle et prévisible.

Si le vol peut être accepté, il est transféré sur une autre fréquence afin de recevoir son autorisation. Si le vol ne peut pas être accepté tout de suite, le pilote est informé de l'heure à laquelle il peut prévoir une autorisation en espace C.

Un vol se trouvant déjà dans l'espace C de la TMA lors du premier appel est traité par un contrôleur d'un secteur d'APPROCHE; si le premier appel a lieu sur la fréquence de Genève INFORMATION, le contrôleur coordonnateur APPROCHE est avisé immédiatement.

Fonctionnement du service d'APPROCHE de Chambéry (réf. ATM-GE/APP Chap. 5 et LoA du 18 mars 2004)

Selon la Lettre d'Accord Chambéry APP – Genève TCG): " *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 5'500 ft 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.*"

La Lettre d'Accord Chambéry-APP – Genève TCG, stipule que 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 transit.

Fonctionnement du centre d'information de vol (*Flight Information Center FIC*) de Genève - (réf ATM-GE/FIS Chap.1)

L'opérateur FIC fait usage du radar exclusivement comme source d'informations en cas d'absence de rapport de position émanant d'un pilote (*radar watching*) et pour fournir une information de trafic précise.

L'opérateur FIC n'est en aucun cas habilité à utiliser le radar pour opérer un guidage radar (*radar vectoring*), pour assurer une surveillance radar (*radar monitoring*) ou pour séparer des aéronefs (*radar separation*).

L'opérateur FIC coordonne avec les secteurs concernés les pénétrations en espace « C » des vols qui en font la demande.

DEROULEMENT DE L'INCIDENT

Le mardi 25 mai 2004, l'avion immatriculé F-GSIX, du type PA32, vol privé selon les règles de vol à vue (VFR), décolle de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (LFMD) à destination de Genève.

Le dernier tronçon de la route suivie par l'avion passe par La Tour-du-Pin, Chambéry et Passeray. Selon les déclarations du pilote, les conditions météorologiques dans les régions survolées sont excellentes.

A 08:43:54 h, le pilote de l'avion F-GSIX s'annonce sur la fréquence 123.7 MHz de Chambéry APPROCHE. Il se trouve à environ 5 NM au Nord-Est du DVOR/DME de la Tour-du-Pin (LTP) au niveau de vol FL 85 en direction du nord nord-est. Chambéry APPROCHE lui attribue le code transpondeur A7762.

A 08:51:44 h, le pilote de l'avion BVR 101 de type Challenger effectuant un vol commercial de Stuttgart à Genève appelle le contrôle FINAL. Il se trouve sur la route d'arrivée STAR NEMOS 4 NOVEMBER TRANSITION en approche du point GG502.

Le pilote de F-GSIX prend la dernière information ATIS de Genève et, quelque dix minutes après son appel initial, reçoit l'instruction de Chambéry à 08:53:43 h de quitter sa fréquence de contrôle, d'afficher le code transpondeur A7000 et d'appeler Genève INFORMATION.

Lorsque le pilote reçoit cette instruction, l'avion se trouve à environ 1 NM au Sud-Est du VOR/DME de Chambéry (CBY) en direction du nord-est, au niveau de vol FL 85 et se rapproche rapidement de la limite géographique entre les TMA de Chambéry et de Genève.

Selon les tracés radar, le pilote affiche à 08:54:07 h le code A7000 et appelle Genève INFORMATION à 08:54:18 h alors qu'il se trouve encore à l'intérieur de la TMA de Chambéry dans l'espace aérien de classe E. Il signale qu'il fait route de Chambéry vers Passeray au niveau de vol FL 85 à destination de Genève et qu'il est sur le point de débiter la descente.

A 08:54:29 h, le contrôleur de Chambéry APPROCHE téléphone à l'opérateur de Genève INFORMATION pour lui signaler qu'il avait envoyé le trafic VFR, F-GSIX, sur sa fréquence. L'opérateur de Genève INFORMATION lui répond que le pilote de l'avion F-GSIX avait appelé. L'avion F-GSIX se trouve alors à 1,2 NM au Sud-Ouest de la limite latérale de la TMA de Genève.

A 08:54:42 h, Genève INFORMATION indique au pilote de l'avion F-GSIX qu'il doit éviter les espaces de classe C de la TMA de Genève et en conséquence débiter la descente pour respecter l'altitude maximum de 5500 ft de la TMA 2. Le pilote accuse réception en précisant qu'il débute la descente immédiatement vers 5000 ft.

A 08:55:02 h, Genève INFORMATION confirme le message et lui attribue le code transpondeur A4506.

A 08:55:08 h, soit une minute et 25 secondes après avoir été transféré sur la fréquence et 50 secondes après avoir établi le contact radio avec Genève INFORMATION l'avion F-GSIX pénètre à l'intérieur de l'espace aérien de classe C de la TMA de Genève, au niveau de vol FL 83, sans avoir reçu d'autorisation.

A 08:55:23 h la corrélation radar suivie de la visualisation de l'avion sur les écrans est établie indiquant le niveau de vol FL 81. La position de l'avion F-GSIX, à ce moment, avoisine la limite latérale entre les espaces aériens de classe E de la TMA de Chambéry et de classe C de la TMA de Genève.

A ce moment, à environ 3 NM en sens opposé et 1000 ft plus haut, le vol BVR 101, se trouve en fin de vent arrière à main droite pour la piste 05, afin d'effectuer une approche ILS, en

conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Sa trajectoire est opposée à celle de l'avion F-GSIX et en descente vers l'altitude autorisée de 7000 ft à une vitesse de 200 Kt.

A 08:55:31 h, l'alarme *Short Term Conflict Alert* (STCA), du radar s'est activée.

A 08:55:35 h, le contrôleur radar FINAL donne au pilote de l'avion BVR 101 une information de trafic d'un VFR inconnu situé 2,5 NM devant lui, au niveau de vol FL 81 et lui demande d'augmenter le taux de virage.

A 08:55:18 h, le contrôleur FINAL autorise le pilote de l'avion BVR 101 à virer à droite au cap 330 degrés pour l'étape de base. L'avion se trouve sur le point GG502.

Dès que le pilote de l'avion F-GSIX affiche le code transpondeur attribué par Genève INFORMATION, le contrôleur radar de la position ARRIVEE constate le danger de collision et délivre immédiatement une information de trafic essentiel au pilote de BVR 101 puis lui ordonne d'augmenter son taux de virage pour qu'il s'écarte plus rapidement du trafic conflictuel.

Genève INFORMATION avise le pilote de l'avion F-GSIX qu'il se trouve en conflit avec un avion IFR à l'arrivée et lui demande de descendre immédiatement. Le pilote répond qu'il est en descente rapide et propose de faire un 360 degrés. Il informe Genève INFORMATION qu'il a un avion Challenger en vue, en virage devant lui.

Le pilote de l'avion BVR 101 avise le contrôleur radar Arrivée qu'il n'a pas vu le trafic conflictuel en indiquant qu'il a eu un avis de résolution (RA) du *Traffic Collision Avoidance System* (TCAS).

Le minimum de distance relevé entre les deux aéronefs, sur des trajectoires alignées en sens opposé, est de 1.9 NM horizontalement et 400 ft verticalement.

Après avoir effectué un 360 degrés à droite, le pilote de l'avion F-GSIX arrête son virage au cap nord alors qu'il passe 6000 ft en descente. Il pénètre dans l'espace C de la TMA 1, toujours sans autorisation et, suite à une remarque de Genève INFORMATION, demande un cap d'éloignement.

Durant cette phase de vol, l'avion se trouve en conflit potentiel avec une arrivée depuis le nord, le vol PH-JFS. Afin de l'éloigner, Genève INFORMATION lui donne un cap EST et une altitude de 3500 ft.

Alors que le pilote vole en direction de l'est, il reçoit l'instruction de rejoindre le point d'entrée VFR SIERRA WHISKEY. Il ne survolera pas ce point car il est désorienté.

Genève INFORMATION prévient par téléphone le coordonnateur radar et lui demande de guider l'avion F-GSIX au moyen du radar. Celui-ci refuse en raison de l'intensité du trafic, par contre accepte la proposition de le transférer sur la fréquence de contrôle DELTA.

Le contrôleur DELTA délivre deux instructions de guidage radar qui remettent l'avion sur une route d'arrivée correcte et le transfère sur la fréquence de la Tour de Contrôle dès que le pilote déclare avoir la piste en vue.

La Tour de Contrôle autorise l'avion F-GSIX à suivre la route d'arrivée VFR SIERRA ECHO – GOLF ECHO.

Lorsque le pilote rappelle sur le point GOLF ECHO, le contrôleur d'aérodrome lui demande d'attendre sur ce point. En réalité il se trouve relativement éloigné de ce point de report et effectue un virage à droite pour s'en rapprocher suite à une remarque du contrôleur d'aérodrome.

Durant cette manœuvre, l'avion F-GSIX entre en conflit potentiel avec un avion de type DH8C effectuant le vol de ligne Baboo 003 venant de décoller de la piste 05 suivant une route de départ standard IFR.

Le contrôleur d'aérodrome suggère alors au pilote de suivre un avion qui le précède. Le pilote de l'avion F-GSIX suit la proposition et atterrit sur la piste gazon 05, derrière cet avion, à 09:21 h.

Analyse

Chambéry APPROCHE n'a pas effectué de coordination téléphonique avec Genève APPROCHE ni avec Genève INFORMATION. L'avion n'a pas été transféré suffisamment tôt pour permettre au pilote de demander l'autorisation d'entrer dans l'espace de classe C.

La coordination téléphonique pour la séparation obligatoire dans un espace aérien contrôlé de classe C entre un avion VFR connu et un avion IFR entre les centres adjacents ne devrait pas dépendre de la charge de trafic, comme le prévoit la LoA.

Comme prévu pour les vols VFR en transit vers Genève, le contrôleur APPROCHE de Chambéry a attribué un code transpondeur, A7762. Par la suite, il a demandé au pilote de l'avion F-GSIX d'afficher le code transpondeur A7000, et d'appeler Genève. Il n'a pas donné la fréquence de Genève à contacter et c'est le pilote qui a demandé s'il devait contacter Genève INFORMATION sur la fréquence 126.35MHz. Le contrôleur de Chambéry APPROCHE a confirmé cette fréquence, ce qui est correct. Par contre il n'a pas attiré l'attention du pilote sur le fait qu'il devait descendre à l'altitude de 5500 ft pour éviter de pénétrer dans l'espace C de la TMA de Genève.

A cet instant, la position de l'avion F-GSIX était très proche de la limite latérale entre la TMA de Chambéry de classe E et celle de Genève de classe C. Il était évident pour le contrôleur de Chambéry que l'avion allait incessamment pénétrer dans l'espace C de la TMA de Genève. De plus, ce dernier devait pouvoir observer sur son écran radar l'évolution du trafic IFR de Genève dans l'espace aérien contrôlé où allait pénétrer l'avion VFR.

Un court instant avant l'entrée de l'avion dans l'espace aérien de classe C, Chambéry APPROCHE a téléphoné à Genève INFORMATION pour signaler qu'il avait envoyé le VFR F-GSIX, sur sa fréquence. Le pilote a effectivement appelé Genève INFORMATION. L'opérateur a donné des informations au pilote et lui a attribué un code transpondeur.

Il est vraisemblable que le contrôleur d'APPROCHE de Chambéry a tardivement pris conscience du problème immédiat de séparation de trafic qu'il avait transféré au secteur d'APPROCHE de Genève.

Le contrôle d'APPROCHE de Genève (Terminal Control Geneva TCG)

Dès que la corrélation radar de l'avion conflictuel a été visualisée, le contrôleur radar FINAL (FIN) a réagi en donnant une information de trafic au pilote de l'avion BVR 101 et en l'enjoignant d'augmenter son taux de virage.

Le contrôleur radar PRESEQUENCE (PRE) n'a remarqué l'avion conflictuel qu'après la corrélation¹ suivie de la visualisation sur l'image radar. Selon ses déclarations, la couleur ocre de la piste radar non corrélée n'a pas attiré son attention. Le passage à la couleur vert flash après corrélation a été par contre marquant.

Selon ses déclarations, le coordonnateur radar COOR était très occupé par la charge de trafic et effectuait de nombreuses coordinations avec les secteurs INI. Il n'était pas en mesure d'accepter le trafic VFR sur sa fréquence. Il n'a remarqué l'avion conflictuel qu'après la corrél-

¹ Affichage de l'indicatif de l'avion sur l'écran radar.

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

lation et s'est déplacé physiquement vers l'opérateur de Genève INFORMATION pour l'assister, après l'incident.

Aspects relatifs à la conduite des vols

Les éléments présentés par l'enregistrement des tracés radar ne laissent pas de doute quant au développement d'une situation de presque collision. Les appareils impliqués se rapprochaient avec un taux de descente élevé suivant des trajectoires alignées et frontales jusqu'au virage de base de BVR 101. La séparation entre les avions à cet instant était de 2,7 NM. La convergence cessa en milieu de base alors que la séparation entre les 2 aéronefs était de l'ordre de 1 Nm horizontalement et de 100 à 200 pieds verticalement.

Réaction de l'équipage du vol BVR 101 aux alarmes TCAS

L'avis de résolution n'a pas été suivi par l'équipage du vol BVR 101. Selon le témoignage du commandant de bord cet avis n'était pas à suivre du fait qu'il estimait que le trafic F-GSIX était sous contrôle.

Cette réaction vient renforcer l'impression que la fonction et l'utilisation de l'équipement TCAS n'ont pas été correctement assimilées car un avis de résolution est à suivre impérativement.

Simulation du *Traffic alert and Collision Avoidance System (TCAS)*

Sur la base de l'enregistrement des tracés radar, une simulation du TCAS a démontré que le TCAS de l'avion BVR 101 a émis un avis de circulation (TA) à 08:55:31 h, suivi 5 secondes plus tard d'un avis de résolution correctif (RA) "*ADJUST V/S*", puis 9 secondes après d'un avis de résolution correctif (RA) "*CLIMB*". Ceci confirme dans les grandes lignes les déclarations du commandant.

La simulation TCAS construite sur la base des enregistrements radar est fiable même si la séquence des avis émis peut présenter un décalage de quelques secondes avec la réalité: Ceci est dû au fait que les opérations des algorithmes TCAS, entre autres celles qui concernent la distance de l'intrus et son taux de variation de distance, son altitude et son taux de variation d'altitude, suivent un cycle qui se répète à la cadence nominale d'une fois par seconde alors que les données radar ont une période de rafraîchissement de quatre secondes.

L'avion F-GSIX

Bien que l'avion F-GSIX n'ait pas bénéficié d'un suivi exemplaire des services ATC, le pilote, qui volait selon les règles de vol à vue aurait dû gérer d'une manière autonome sa pénétration dans l'espace contrôlé de classe C de la TMA de Genève.

Selon ses déclarations, ce n'est qu'après avoir pris contact avec Genève INFORMATION et avoir croisé le Challenger BVR 101 que le pilote a pris conscience de la situation. Il a compris qu'il avait commis une erreur et qu'il se trouvait « en plein » dans les trajectoires IFR de Genève.

Perturbé par les manœuvres qu'il devait effectuer pour répondre aux injonctions pressantes de Genève INFORMATION, il a perdu ses repères visuels et, dans sa confusion, il a dû demander un guidage radar pour rejoindre le circuit d'aérodrome.

Le guidage radar lui a été fourni exceptionnellement par le contrôleur DELTA étant donné que le secteur APPROCHE l'avait refusé en raison de la charge de trafic.

FAITS ETABLIS

- La piste en service à Genève était la piste 05.
- Il y avait une forte charge de trafic aux secteurs du contrôle d'APPROCHE.
- Tous les contrôleurs des secteurs INT concernés étaient en possession d'une licence appropriée.
- Aucun appel du pilote de l'avion F-GSIX sur une fréquence ATC de Genève n'a été relevé avant cette communication.
- A 08:55:31 h, l'alarme *Short Term Conflict Alert* (STCA), du radar s'est activée.
- Le minimum de distance relevé entre les deux aéronefs, sur des trajectoires alignées en sens opposé, est de 1.9 NM horizontalement et 400 meteorologique verticalement.
- A 08:55:35 h, le contrôleur radar FINAL donne au pilote de l'avion BVR 101 une information de trafic d'un VFR inconnu situé 2,5 NM devant lui, au niveau de vol FL 81.
- Le pilote de l'avion BVR 101 a répondu qu'il était en virage. L'avion, à ce moment, passait le niveau de vol FL 84 en descente.
- A 08:55:44 h, Genève INFORMATION a téléphoné au coordonnateur de l'APPROCHE pour l'aviser que le trafic, l'avion F-GSIX, situé au Nord de Chambéry venait de l'appeler et qu'il lui avait dit de descendre immédiatement.
- A 08:55:51 h, Genève INFORMATION a demandé au pilote de l'avion F-GSIX s'il était en descente.
- Le pilote a répondu qu'il était en descente et qu'il voyait un Challenger effectuer un virage devant lui.
- La distance entre les deux avions, à ce moment, était de 1.1 NM horizontalement et 100 ft verticalement et les trajectoires des deux avions n'étaient plus convergentes.
- A 08:55:58 h, Genève INFORMATION a avisé le pilote qu'il se trouvait en conflit avec un avion IFR à l'arrivée à Genève et l'a enjoint de descendre immédiatement.
- Le pilote a répondu qu'il descendait à 1500 ft/ minute en proposant de faire un 360°.
- A 08:56:12 h, le contrôleur radar FINAL a ordonné au pilote de l'avion BVR 101 de virer à droite au cap 010 degrés. Les caps des deux avions étaient alors divergents et le danger de collision écarté.
- A 08:56:40 h, le pilote de l'avion F-GSIX a commencé un 360 degrés à droite à l'altitude de 7200 ft. Il a stoppé son virage sur le cap nord, à 6000 ft en descente.
- A 08:56:59 h, le contrôleur radar FINAL a demandé au pilote de l'avion BVR 101 s'il avait vu le trafic conflictuel.
- A 08:57:01 h, l'équipage de BVR 101 a répondu au contrôleur qu'il avait eu un avis de résolution (qualifié de "*resolution message*"); l'enregistrement des tracés radar montre que pendant toute la durée du conflit cet appareil a continué sa descente de manière continue

- Météo: Information Delta
Piste gazon opérationnelle pour le trafic VFR
Genève 0850 UTC
Vent : 050 / 5 KT, variable entre 360 et 120 degrés
CAVOK
Température : 15°C
QNH 1021 hPa
Pas de changement significatif prévu

CAUSE

L'incident est dû à l'intrusion de l'avion F-GSIX dans l'espace aérien contrôlé de classe C.

Facteurs ayant pu jouer un rôle dans l'incident :

- Le défaut de coordination du centre adjacent de Chambéry APPROCHE
- La détection tardive d'une situation conflictuelle par les organes ATC de Genève.
- Le non suivi par les pilotes de BVR 101 des avis de résolutions correctifs émis par leur système anticollision embarqué.
- La charge de trafic élevée aux secteurs de l'APPROCHE de Genève.

Berne, le 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.

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

Investigation into the **incident** that occurred on **25.05.2004**

- Subject of transcript: **FGSIX / BVR101**

- Centre concerned: Swiss Radar Area West

- Designation of unit: Terminal Control Geneva, sector Final, Flight Information Centre, sector Delta, sector Tower

- Frequency / Channel: 120.3 MHz, 126.35 MHz, 119.17 MHz, 118.7 MHz

- Date and period (UTC) covered by attached extract: 25.05.2004
08:51 - 09:21 UTC

- Date of transcript: 15 June 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, 15 June 2004



Ivan ROCHAT

Abbreviations

<u>Sector</u>	<u>Designation of sector</u>
FIN	- Swiss Radar Area West, Terminal Control, Geneva Final
FIC	- Swiss Radar Area West, Terminal Control, Geneva Information
DLT	- Swiss Radar Area West, Terminal Control, Geneva Delta
TWR	- Swiss Radar Area West, Terminal Control, Geneva Tower
APC	- Swiss Radar Area West, Terminal Control, Geneva Approach Coordinator
CBY	- Chambéry Control

<u>Aircraft</u>	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	<u>ADES</u>
101	- Bavarian 101	CL60	IFR	EDDS	- LSGG
532	- Comtel-Air 532	C650	IFR	EGLF	- LSGG
HMI	- HBVMI	H25B	IFR	LSZH	- LSGG
930	- Afriqiyah 930	A320	IFR	HLLT	- LSGG
574	- Alitalia 574	E145	IFR	LIRF	- LSGG
PFS	- PHJFS	PC12	IFR	EHBD	- LSGG
NVB	- N700VB	TBM7	IFR	EGKG	- LSGG
FIX	- FGSIX	PA32	VFR	LFMD	- LSGG
643R	- Air France 643R	A319	IFR	LSGG	- LFPG
326	- Oxoe 326	C56X	IFR	EGLF	- LSGG
HJN	- HB-GJN	B350	IFR	LETO	- LSGG
HJZ	- HB-XJZ	R22 Beta	VFR		- LSGG
HLL	- HB-?LL		VFR		-
003	- <i>Baboo 003</i>	<i>DH8C</i>	<i>IFR</i>	<i>LSGG</i>	- <i>LSZA</i>
3480	- Iberia 3480	MD87	IFR	LEMD	- LSGG
1928	- KLM 1928	B733	IFR	LSGG	- EHAM
128T	- Regional 128T	SB20	IFR	LFBO	- LSGG

OGEY / 15 June 2004

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



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>
--------------------	----------------------	----------------------	--------------------------------	------------------------------

Frequency: 120.3 MHz, Geneva Final

FIN	101	08:51:44	Geneva Bonjour, Bavarian one zero one, descending flight level... one hundred.
101	FIN	49	Bavarian one zero one, good day, identified, descend flight level eight zero.
FIN	101	52	Descending eight zero on present heading.
532	FIN	08:52:03	Comtel-Air five three two, turn left heading one eight zero, positioning.
FIN	532	08	Left heading one eight zero, Comtel-Air five three two.
HMI	FIN	20	Hotel Mike India, speed one sixty knots now until four miles, contact Tower, one one eight decimal seven, bye-bye.
FIN	HMI	26	Speed one sixty to four miles and one one eight seven, au revoir.
930	FIN	47	Afriqiyah nine three zero, speed two hundred.
FIN	930	50	Speed two zero zero, Afriqiyah nine three zero.
532	FIN	08:53:11	Comtel-Air five three two, descend to six thousand feet.
FIN	532	14	Descending six thousand feet, Comtel-Air five three two.
532	FIN	23	And Comtel-Air five three two, turn left heading one five zero for base.
FIN	532	26	Left one five zero for base, Comtel-Air five three two.
930	FIN	31	Afriqiyah nine three zero, turn right heading three zero zero.
FIN	930	34	Right heading three zero zero, Afriqiyah nine three zero.
532	FIN	42	Comtel-Air five three two, continue left heading zero eight zero, cleared ILS approach zero five.
FIN	532	46	Left heading zero eight zero, cleared ILS approach zero five, Comtel-Air five three two.

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIN	574	08:54:07	Genève, bonjour, Alitalia five seven four..., radar heading two two seven.	
574	FIN	12	Alitalia five seven four, good day, descend flight level... niner zero.	
FIN	574	17	Descend nine zero, Alitalia five seven four.	
930	FIN	20	Afriqiyah nine three zero, turn right heading zero one zero, cleared ILS approach zero five.	
FIN	930	25	Right zero one zero, cleared ILS approach zero five, Afriqiyah nine three zero.	
FIN	PFS	30	Approach, Papa Hotel Juliett Fox Sierra.	
PFS	FIN	32	XXXXX Fox Sierra, good day, descend to seven thousand feet, QNH one zero two one.	Probably "Papa"
FIN	PFS	36	Seven thousand, one zero two one, Papa Fox Sierra.	
101	FIN	39	Bavarian one zero one, speed two hundred knots, descend to seven thousand feet, QNH one zero two one.	
FIN	101	45	On one zero two one, descending seven thousand, speed two ten, Bavarian one zero one.	
930	FIN	50	Afriqiyah nine three zero, speed one eighty, descend to six thousand feet.	
FIN	930	55	Confirm, Afriqiyah nine three zero, we descend six thousand?	
930	FIN	58	Affirm, Sir, the speed one eight zero knots.	
FIN	930	08:55:00	Down six thousand, speed one eighty, Afriqiyah nine three zero.	
532	FIN	04	Comtel-Air five three two, speed one eighty until six miles, please.	No reply
532	FIN	12	Comtel-Air five three two, speed one eight zero knots, maintain to six miles.	
FIN	532	15	Reducing one eight zero, Comtel-Air five three two.	
101	FIN	18	Bavarian one zero one, right three three zero for base.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIN	101	08:55:21	Heading three three zero, one zero one.	
574	FIN	28	Alitalia five seven four, speed two hundred.	
FIN	574	31	?????.	Unreadable
101	FIN	35	Bavarian one zero one, ... increase your rate of turn, a traffic in your ten o'clock at two and a half miles, flight level eight one, unknown... will cross... about a half a mile behind you.	
FIN	101	48	Heu..., we are in the turn.	
574	FIN	08:56:02	Alitalia five seven four, maintain flight level niner zero.	
FIN	574	06	Five seven four, maintain nine zero when reaching.	
101	FIN	12	Bavarian one zero one, turn right heading zero one zero.	
FIN	101	16	Heading zero one zero, Bavarian one zero one.	
532	FIN	22	Comtel-Air five three two, Tower, one one eight decimal seven, bye-bye.	
FIN	532	25	One one eight seven, bye-bye.	
101	FIN	28	Bavarian one zero one..., descend to seven thousand feet, the QNH one zero two one, further descend in about... thirty seconds.	
FIN	101	35	Zero one.	
930	FIN	38	Afriqiyah nine three zero, speed one six zero knots to four miles, please.	
FIN	101	41	XXXXX was... at level eight one.	Beginning of transmission cut
101	FIN	44	Bavarian one zero one, it's traffic that had just been transferred to us by another ATC, they didn't call us about it, I will be filing a report for your information.	
FIN	101	50	Roger.	
101	FIN	52	And one zero one, descend to six thousand feet, cleared for the ILS approach runway zero five.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIN	101	08:56:55	Descending six thousand, cleared ILS zero five, Bavarian one zero one.	
101	FIN	59	And did you see the traffic?	
FIN	101	08:57:01	No, but... we got a resolution message.	
101	FIN	03	Understood, thanks.	
574	FIN	10	Alitalia five seven four, turn right heading three two zero for base.	
FIN	574	13	Right three two zero, base.	
PFS	FIN	18	Papa Fox Sierra, left heading one four zero, descend to six thousand feet.	
FIN	PFS	21	Left one four zero, down to six thousand.	
574	FIN	24	Alitalia five seven four, turn right heading three zero zero for base.	
FIN	574	28	Three hundred for base, Alitalia five seven four.	
FIN	NVB	49	Genève Final, hello, November seven hundred Victor Bravo, flight level eight zero, heu... on a downwind heading of two three zero.	
NVB	FIN	56	November seven hundred Victor Bravo, good day to you..., continue on that heading, descend to seven thousand feet, QNH one zero two one.	
FIN	NVB	08:58:02	On this heading, seven thousand feet, one zero two one, Victor Bravo.	
574	FIN	14	Papa..., correction, Alitalia five seven four, descend to seven thousand feet, QNH one zero two one, speed one eighty.	No reply
574	FIN	23	Alitalia five seven four, speed one eighty, descend to seven thousand feet, QNH one zero two one.	
FIN	574	29	Seven thousand, one zero two one..., seven thousand feet ????? for reduce one eighty.	Unreadable
574	FIN	35	And five seven four, right heading zero four zero, cleared ILS approach zero five.	

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIN	574	08:58:38	Zero four zero, cleared ILS approach zero five, five seven four.	
PFS	FIN	42	Papa Foxtrot Sierra, turn left heading zero nine zero, cleared for the ILS approach zero five.	
FIN	PFS	46	Left zero niner zero, cleared ILS zero five, Papa Fox Sierra.	
FIN	930	59	Heu... four miles final, Afriqiyah nine three zero.	
931	FIN	08:59:02	Afriqiyah nine three zero, thank you, contact Tower, one one eight decimal seven, bye-bye.	
FIN	931	06	Bye.	
PFS	FIN	09	Papa Fox Sierra, maintain six thousand feet, I have traffic in your... two o'clock, at six miles, one thousand below.	
FIN	PFS	16	Which is on TCAS, Papa Fox Sierra to maintain six thousand.	
101	FIN	23	Bavarian one zero one, speed one sixty knots, please, contact Tower, one one eight seven, bye-bye.	
FIN	101	27	Eighteen seven, au revoir.	

Frequency: 126.35 MHz, Geneva Information (FGSIX only)

FIC	FIX	08:54:18	Genève Information, bonjour du Fox Golf Sierra India X-ray.
FIX	FIC	24	Foxtrot Golf Sierra India X-ray, Genève Information, bonjour, continuez.
FIC	FIX	28	India X-ray, on, ben on a passé Chambéry, en route sur Passeiry, on a bien pris Charlie heu... à destination de vos installations, en provenance de Cannes, c'est un PA trente-deux et on est au niveau quatre-vingt-cinq, on va bientôt débiter la descente.
FIX	FIC	42	Foxtrot India X-ray, reçu, le QNH de Genève, mille vingt et un, un zéro deux un, il vous faut éviter les espaces Charlie de la TMA de Genève, donc il faut débiter la descente dès maintenant, TMA deux c'est maximum cinq mille cinq cents pieds.

Signature of person
in charge of transcription :


TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIC	FIX	08:54:55	<i>Reçu, donc on débute la descente immédiatement..., on descend vers... initialement vers cinq mille?</i>	
FIX	FIC	08:55:02	<i>Foxtrot India X-ray, correct, le transpondeur quatre cinq zéro six.</i>	
FIC	FIX	06	<i>Quatre cinq zéro six, India X-ray.</i>	
FIX	FIC	09	<i>Foxtrot India X-ray, indiquez votre point d'entrée et heure estimée d'arrivée à Genève.</i>	
FIC	FIX	13	<i>Je vous rappelle.</i>	

			_____	HB?KR calling, no reply
FIC	FIX	08:55:40	<i>Fox India X-ray, on va rentrer par Sierra Whiskey.</i>	
FIX	FIC	51	<i>Foxtrot India X-ray, Genève, vous êtes en descente?</i>	
FIC	FIX	54	<i>On est en descente là ????? on a un Challenger... qui a fait un virage devant nous, ouais.</i>	Unreadable
FIX	FIC	58	<i>Oui, Foxtrot India X-ray, effectivement, vous êtes... .. en conflit avec un avion IFR à l'arrivée... de Genève, descendez immédiatement.</i>	
FIC	FIX	08:56:07	<i>On descend... quinze cents pieds minute, India X-ray, on peut faire un trois cent soixante si vous voulez.</i>	
FIC	FIX	21	<i>India X-ray, on va faire un trois cent soixante par la droite.</i>	
FIX	FIC	24	<i>Reçu.</i>	
FIX	FIC	43	<i>Foxtrot India X-ray, expédiez la descente.</i>	
FIC	FIX	46	<i>On expédie, on est à quinze cents pieds, Madame, on est en virage à droite en trois cent soixante.</i>	
FIX	FIC	51	<i>Reçu.</i>	
FIC	FIX	55	<i>On passe sept mille pieds en descente, India X-ray.</i>	
FIX	FIC	58	<i>Reçu.</i>	

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
				Sector in contact with: - HB?KR
FIC	FIX	08:57:44	India X-ray, on arrive à six mille et fait route sur Sierra Whiskey, c'est correct?	
FIX	FIC	47	Foxtrot India X-ray, correct et poursuivez la descente jusqu'à trois mille cinq cents pieds, rappelez Sierra Whiskey.	
FIC	FIX	53	Poursuit vers trois mille cinq cents pieds, on... rappelle Sierra Whiskey, India X-ray.	
FIX	FIC	58	XXXXX.	Microphone noise
FIC	FIX	08:58:00	Et désolé..., pour tout à l'heure.	
FIX	FIC	01	Foxtrot India X-ray, reçu, bon Chambéry aurait dû vous informer, mais... c'est également valable pour vous hein, vous devez absolument éviter les espaces Charlie de la TMA et quand vous arrivez dans notre... TMA c'est maximum cinq mille cinq cents pieds dès le VOR de Chambéry.	
FIC	FIX	16	D'accord, India X-ray, ben écoutez... les torts sont partagés, je m'excuse en tout cas.	
FIX	FIC	20	Reçu.	
				Sector in contact with: - BCY5040
FIX	FIC	08:59:18	Foxtrot India X-ray, Genève.	
FIC	FIX	20	India X-ray.	
FIX	FIC	22	Foxtrot India X-ray, descendez immédiatement à trois mille cinq cents pieds et virage à droite.	
FIC	FIX	29	Virage droite, trois mille cinq cents pieds, India X-ray.	
FIX	FIC	31	XXXXX.	Microphone noise
FIX	FIX	37	Fox India X-ray, Genève?	ATCO takes over

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIC	FIX	08:59:38	India X-ray, cinq.	
FIX	FIC	40	Oui, c'est la deuxième fois que vous vous retrouvez en espace Charlie sans autorisation, Monsieur.	
FIC	FIX	44	Ecoutez..., je suis désolé..., donnez-moi un cap pour aller, l'éloignement s'il vous plaît.	
FIX	FIC	49	Oui, virez par la droite au cap Est et maintenez VFR, descendez vers trois mille cinq cents pieds.	
FIC	FIX	53	Droite au cap Est, on maintient VFR... jusqu'à trois mille cinq cents pieds, India X-ray.	
FIX	FIC	58	Est-ce que vous avez des cartes de la région?	
FIC	FIX	09:00:00	Affirme, India X-ray.	
FIX	FIC	01	Dans ce cas-là, c'est pas acceptable d'évoluer en espace Charlie, nous on a la piste zéro cinq à Genève, tous nos IFR et vous êtes en conflit.	
FIC	FIX	07	Ecoutez, je suis désolé, là je suis au cap... Est et il y a plus de problèmes.	
FIX	FIC	11	Ben il y'a pas de problèmes pour vous, mais pour nous il y a un problème, donc maintenez VFR trois mille cinq cents pieds au cap Est et on vous rappellera pour reprendre la navigation autonome.	
FIC	FIX	18	Reçu, India X-ray, on maintient au cap Est.	
<hr/>				Sector in contact with: - HBSCV
FIX	FIC	09:01:00	Foxtrot India X-ray, Genève, vous êtes à trois mille cinq cents pieds maintenant?	FIC operator
FIC	FIX	04	Affirme.	
FIX	FIC	06	Foxtrot India X-ray, vous pouvez maintenant prendre une route sur Sierra Whiskey et rappeler une minute avant Sierra Whiskey.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	09:01:12	<i>On rappelle une minute avant Sierra Whiskey, India X-ray.</i>	
				Sector in contact with: - BCY5040 - HB?DD - HB?LL
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	09:02:31	<i>India X-ray, on... arrive a Sierra Whiskey, vous confirmez?</i>	
<i>FIX</i>	<i>FIC</i>	39	<i>Heu... Foxtrot India X-ray..., négatif..., Sierra Whiskey se trouve plein nord par rapport à votre position à huit nautiques.</i>	
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	48	<i>India X-ray, est ce qu'on pourrait avoir un guidage pour, pour la piste, parce que là on est un peu ...</i>	
<i>FIX</i>	<i>FIC</i>	53	<i>Foxtrot India X-ray, moi j'ai pas le droit de donner un guidage radar et je vous rappelle.</i>	
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	56	<i>Reçu, merci.</i>	
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	09:03:10	<i>India X-ray, on est tout près de, du point Sierra, India X-ray, désolé.</i>	
				Sector in contact with: - HBKEZ
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	09:03:40	<i>Genève de l'India X-ray?</i>	
<i>FIX</i>	<i>FIC</i>	45	<i>Foxtrot India X-ray, Genève.</i>	
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	47	<i>Ouais, India X-ray, on a... le terrain... d'Annemasse en vue... à droite, donc on est... tout près du... du point Sierra.</i>	
<i>FIX</i>	<i>FIC</i>	55	<i>Foxtrot India X-ray, reçu, Genève Delta va vous prendre pour un guidage radar, contactez-les sur cent dix-neuf décimal dix-sept.</i>	
<i>FIC</i>	<i>FIX</i>	09:04:03	<i>Cent dix-neuf dix-sept, merci beaucoup.</i>	
<i>FIX</i>	<i>FIC</i>	05	<i>XXXXX.</i>	Microphone noise

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



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

Frequency: 119.17 MHz, Geneva Delta (FGSIX only)

<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>09:04:10</i>	<i>Genève, bonjour du Fox Golf Sierra India X-ray.</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>13</i>	<i>Fox Golf Sierra... India X-ray, Genève Delta, bonjour, à vous.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>18</i>	<i>X-ray pour le... guidage radar.</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>23</i>	<i>Fox... India X-ray, reçu, maintenez VFR, le QNH de Genève, mille vingt et un ... et je vous rappelle.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>32</i>	<i>Mille vingt et un, on maintient trois mille cinq cents pieds, India X-ray, merci.</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>48</i>	<i>Fox... India X-ray..., tournez à gauche sur le cap trois vingt.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>52</i>	<i>A gauche au trois vingt, merci.</i>	
<hr/>				
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>09:05:33</i>	<i>Fox... India X-ray, cause trafic, tournez à droite sur le cap... zéro... quarante.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>41</i>	<i>A droite au zéro quarante, India X-ray.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>09:07:57</i>	<i>India X-ray, on est en vue du terrain.</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>09:08:01</i>	<i>Fox... India X-ray..., reçu, heu... le terrain à vos dix heures... pour six nautiques.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>10</i>	<i>On a visuel, India X-ray.</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>12</i>	<i>Okay..., dans ce cas, maintenez... actuellement... ce cap en VFR et contactez la Tour sur cent dix-huit sept.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>20</i>	<i>Cent dix-huit sept, vous confirmez?</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>22</i>	<i>Oui, cent dix-huit sept.</i>	
<i>DLT</i>	<i>FIX</i>	<i>23</i>	<i>Merci et bonne journée.</i>	
<i>FIX</i>	<i>DLT</i>	<i>25</i>	<i>Merci.</i>	

Sector in contact
with:
- HBLSG

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



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

Frequency: 118.7 MHz, Geneva Tower

TWR	FIX	09:08:28	Genève Tour, bonjour du Fox Golf Sierra India X-ray.	
FIX	TWR	32	Fox India X-ray, bonjour, rappelez le point Sierra Echo, la zéro cinq gazon, le QNH est de mille vingt et un.	
TWR	FIX	39	On rappelle Sierra Echo et mille vingt et un pour... la zéro cinq ????? gauche, India X-ray.	Unreadable
FIX	TWR	46	Oui.	
NVB	TWR	51	Victor Bravo, cleared to land zero five, zero seven zero degrees, eight knots.	
TWR	NVB	55	Cleared to land, Victor Bravo.	
643R	TWR	09:09:10	Air France six quarante-trois Romeo, avec le départ, cent vingt et un trois, au revoir.	
TWR	643R	13	Cent vingt et un trois, six quarante-trois Romeo, au revoir Monsieur.	
TWR	326	28	Tower, the Oxoe three two six, maintaining one sixty till four.	
326	TWR	33	Roger, three two six.	
TWR	HJN	09:10:19	Heu..., three miles, Hotel Juliett November.	
HJN	TWR	21	Roger, continue.	
HJZ	TWR	35	XXXXX Juliett Zulu, autorisé atterrissage, le vent du zéro quatre-vingts degrés, cinq noeuds.	Probably "Hélicoptère"
TWR	HJZ	39	Autorisé à l'atterrissage ?????, Hotel Juliett Zulu.	Unreadable
TWR	FIX	43	India X-ray, on arrive a Sierra Echo.	
FIX	TWR	45	Oui, India X-ray, bien compris, rappelez à Golf Echo.	
TWR	FIX	49	On rappelle à Golf Echo, Sierra, In, India X-ray.	
HLL	TWR	53	Hotel Lima Lima?	
TWR	HLL	55	Hotel Lima Lima, go ahead.	

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET



Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004

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>
HLL	TWR	09:10:57	Your position?	
TWR	HLL	59	We are five nautical miles from... Sierra Echo.	
HLL	TWR	09:11:04	Roger.	
HJN	TWR	09	Juliett November, cleared to land zero five, zero seven zero degrees, eight knots.	
TWR	HJN	12	Cleared to land zero five, Hotel Juliett November, for info we go to Jet Aviation maintenance.	
HJN	TWR	17	Roger.	
003	TWR	19	<i>Baboo zero three, behind landing... Beech coming on short, line up zero five behind.</i>	
TWR	003	12	<i>Behind the landing Beech on short final, we line up... runway zero five behind, Baboo zero zero three.</i>	
NVB	TWR	29	Victor Bravo, one two one six seven, au revoir.	
TWR	NVB	32	One two one six seven, au revoir.	
HJN	TWR	57	Juliett November, vous dégagez à gauche?	
TWR	HJN	58	Affirm.	
HJN	TWR	09:12:00	Alors à gauche et cent vingt et un soixante-sept.	
TWR	HJN	03	Cent vingt et un soixante-sept ou septante-cinq? A droite, pardon, je dégage chez Jet Aviation maintenance.	
HJN	TWR	08	Alors à droite, c'est cent vingt et un septante-cinq.	
TWR	HJN	10	Merci.	
HJN	TWR	11	XXXXX.	Microphone noise
003	TWR	19	<i>Baboo zero zero three, zero seven zero degrees, eight knots, cleared take-off zero five.</i>	
TWR	003	22	<i>Cleared take-off zero five, Baboo zero zero three.</i>	
3480	TWR	30	Iberia three four eight zero?	
TWR	3480	32	Go ahead, heu... nine miles out.	

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
3480	TWR	09:12:34	Roger, reduce to final.	
TWR	1928	40	Tower, bonjour, KLM one nine two seven, ready in sequence zero five.	
3480	TWR	43	Iberia three four eight zero, reduce to final approach speed.	
TWR	3480	46	Reducing final approach, Iberia three four eight zero.	
TWR	128T	51	Genève Tour du Regional cent vingt-huit... Tango, bonjour, établi... sur le loc à... seize nautiques, ??????	Unreadable
128T	TWR	57	Bonjour cent vingt-huit Tango.	
TWR	128T	59	Cent soixante nœuds.	
326	TWR	09:13:00	Three two six is cleared to land zero five, zero seven zero degrees, eight knots.	
TWR	326	04	Cleared to land zero five, Oxoe three two six.	
TWR	FIX	07	India X-ray, on arrive à Golf Echo.	
FIX	TWR	08	Oui, India X-ray, vous attendez sur Golf Echo.	
TWR	FIX	11	On attend Golf Echo, India X-ray.	
HLL	TWR	13	Hotel Lima Lima, hold over Sierra Echo.	
TWR	HLL	16	Holding abeam Sierra Echo, Hotel Lima Lima.	
FIX	TWR	20	Fox India X-ray, votre position?	
TWR	FIX	34	On est à Golf Echo et on est en virage à droite pour l'attente.	
FIX	TWR	38	Ah, vous êtes bien loin, là!	
003	TWR	41	Baboo zero zero three, VFR traffic... one o'clock position, two miles, three thousand feet, you have it in sight ?	
TWR	003	49	Heu... looking, Baboo zero zero three, not in sight.	
003	TWR	52	Okay, coming clear now, contact Departure, one two one decimal three, goodbye.	

Signature of person
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
TWR	003	09:13:56	????? one two one three, bonne journée, Baboo zero zero three.	Unreadable
				Continuing for FGSIX only
				Sector in contact with: - SAS614 - HB?LL
FIX	TWR	09:14:29	India X-ray, vous avez un trafic opposé, juste qui attend sur Golf Echo?	
TWR	FIX	33	Sur Golf..., on arrive à Golf Echo..., affirme India X-ray, on a pas visuel.	
FIX	TWR	37	Oui, il arrive juste devant vous, là.	
TWR	FIX	41	Ah, affirme, India X-ray, en bas, plus bas.	
FIX	TWR	45	Ouais, d'accord, alors... vous maintenez sur Golf Echo, maintenant en virage à gauche de votre position là, pour pas vous rapprocher de l'axe.	
TWR	FIX	51	Virage à gauche, on suit l'appareil.	
				Sector in contact with: - OXE326 - SAS614 - HB?LL
FIX	TWR	09:15:18	India X-ray, vous avez l'appareil qui est devant vous... en vue?	
TWR	FIX	24	XXXXX.	Double transmission
FIX	TWR	27	India X-ray, vous avez l'appareil en vue devant vous?	
TWR	FIX	29	Affirme, India X-ray.	
FIX	TWR	30	Alors vous pouvez le suivre sur la même trajectoire.	
TWR	FIX	33	XXXXX, on le suit sur la même trajectoire, India X-ray.	Could be "Bien"

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



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

Sector in contact with:
- KLM1928
- IBE3480

TWR	FIX	09:15:57	India X-ray, on maintient trois mille cinq ou plus bas?	
------------	------------	-----------------	--	--

FIX	TWR	09:16:01	Trois mille cinq pour l'instant, vous survolez en suivant la même trajectoire que le trafic précédent.	
------------	------------	-----------------	---	--

TWR	FIX	04	Trois mille cinq, on... on le suit.	
------------	------------	-----------	--	--

Sector in contact with:
- SWR44WB
- RAE128T
- SAS614
- FPG386
- HB?LL
- IBE3480
- SWR44WB

TWR	FIX	09:18:03	India X-ray, on est en vent arrière main gauche pour la zéro cinq herbe.	
------------	------------	-----------------	---	--

FIX	TWR	06	Oui, vous continuez à suivre le trafic précédent et vous me rappelez en final, vous pouvez quitter trois mille cinq.	
------------	------------	-----------	---	--

TWR	FIX	11	On rappelle en final, India X-ray.	
------------	------------	-----------	---	--

Sector in contact with:
- RAE128T
- HB?LL
- GDK225
- SWR44WB
- FPG386
- IFA839
- EZS985
- SWR359
- SAS612
- RAE128T

TWR	FIX	09:20:06	XXXXX.	
------------	------------	-----------------	---------------	--

Double transmission

FIX	TWR	09	India X-ray, poursuivez.	
------------	------------	-----------	---------------------------------	--

TWR	FIX	11	India X-ray, on poursuit, on est en final.	
------------	------------	-----------	---	--

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: FGSIX / BVR101 of 25.05.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FIX	TWR	09:20:13	XXXXXX.	Microphone noise

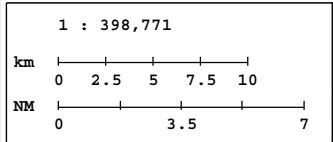
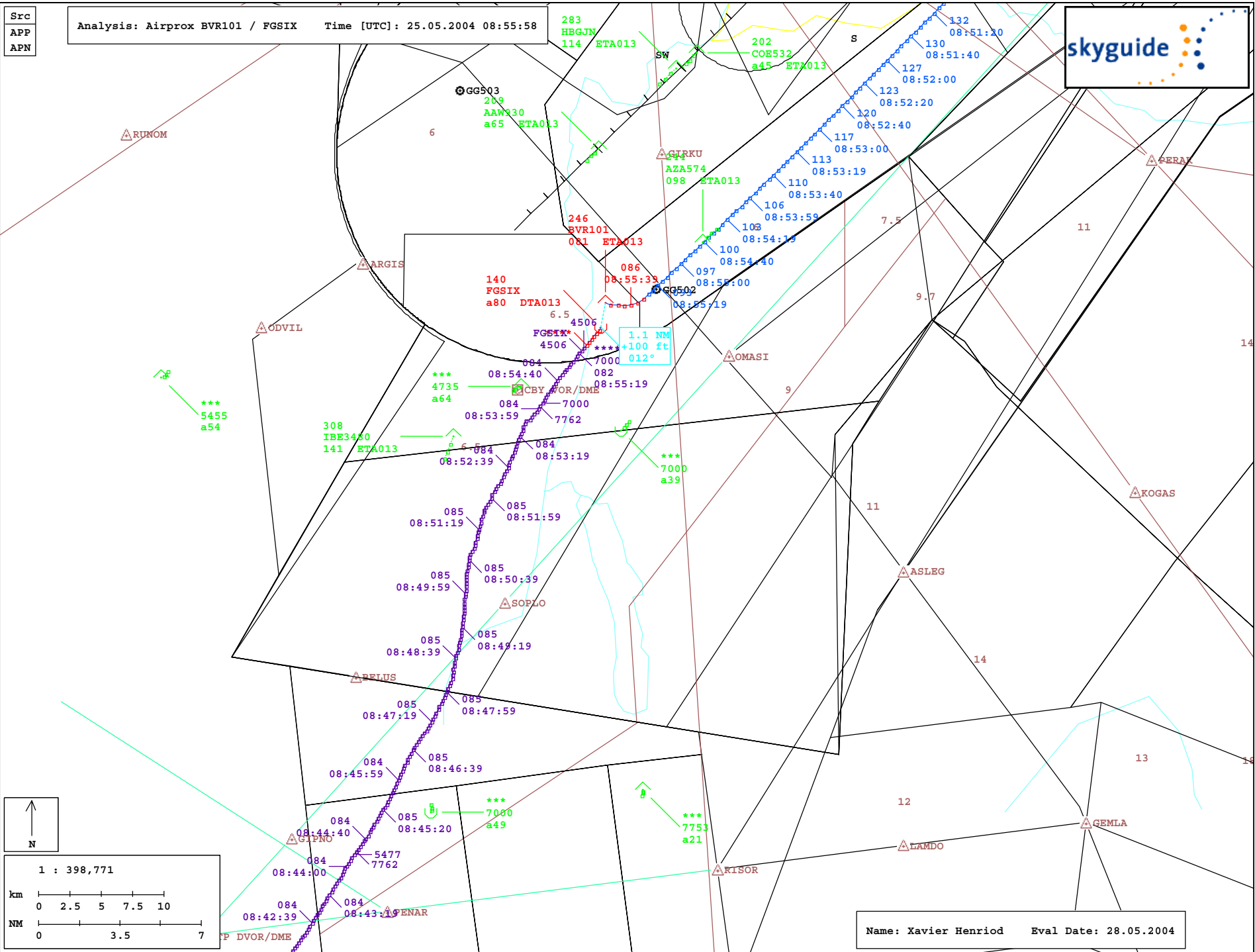
			_____	Sector in contact with: - GOURB - FPG386 - HB?LL
FIX	TWR	09:20:43	India X-ray, le précédent a dégagé, autorisé atterrissage gazon zéro cinq, zéro soixante-dix degrés, huit nœuds.	
TWR	FIX	47	On atterrit gazon zéro cinq, India X-ray.	

			_____	Sector in contact with: - HBPFE - SIO301 - HBKCF - FPG386 - GOURB - HBLER - HBKCF
TWR	FIX	09:21:44	India X-ray, on dégage à droite.	
FIX	TWR	45	Et cent vingt et un soixante-sept, au revoir.	
TWR	FIX	47	Cent vingt et un soixante-sept, au revoir.	

Signature of person in charge of transcription :

Src
APP
APN

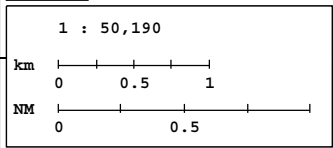
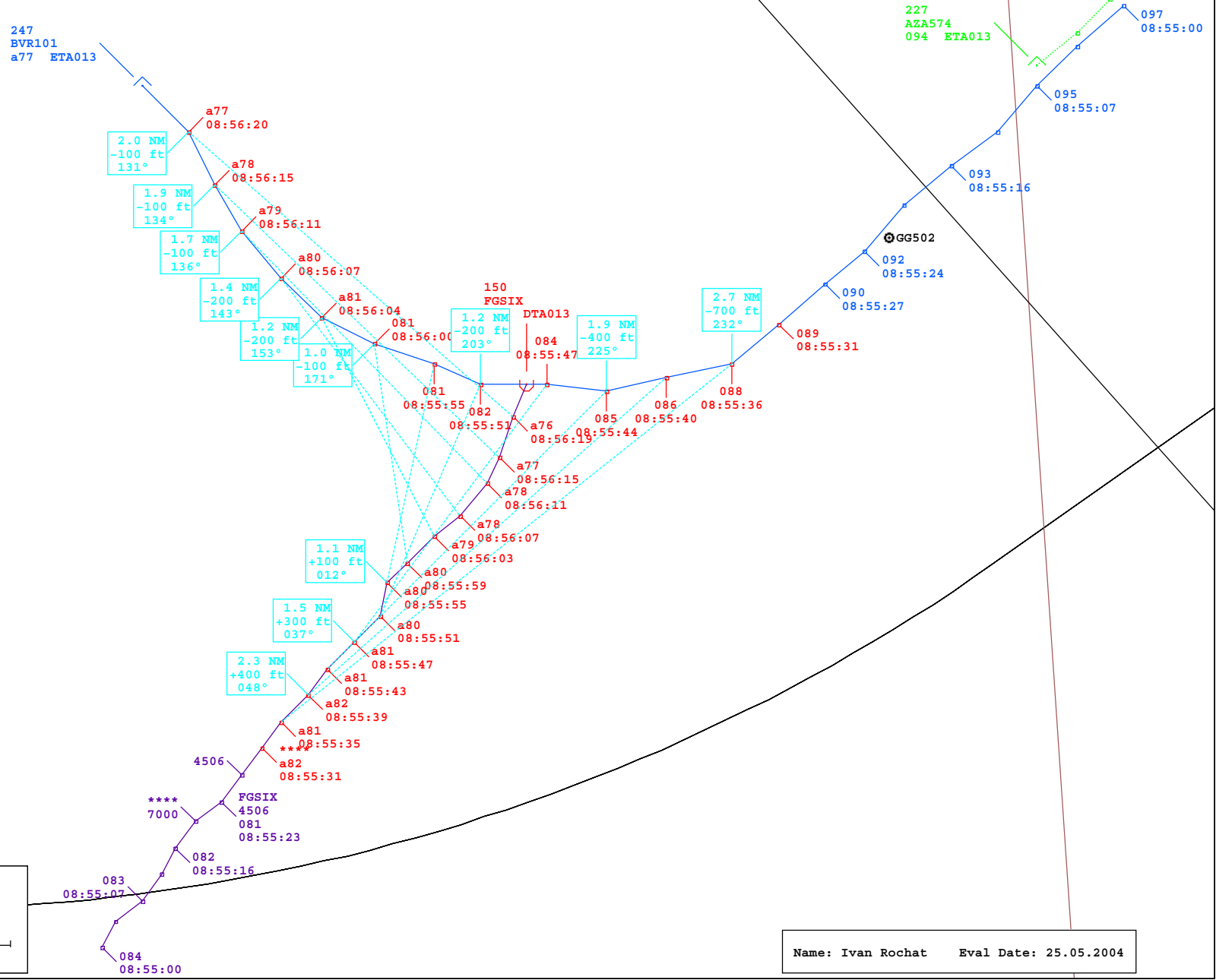
Analysis: Airprox BVR101 / FGSIX Time [UTC]: 25.05.2004 08:55:58



Name: Xavier Henriod Eval Date: 28.05.2004

Src
APP
APN

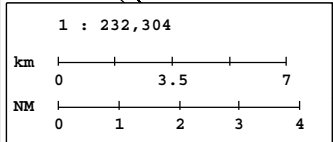
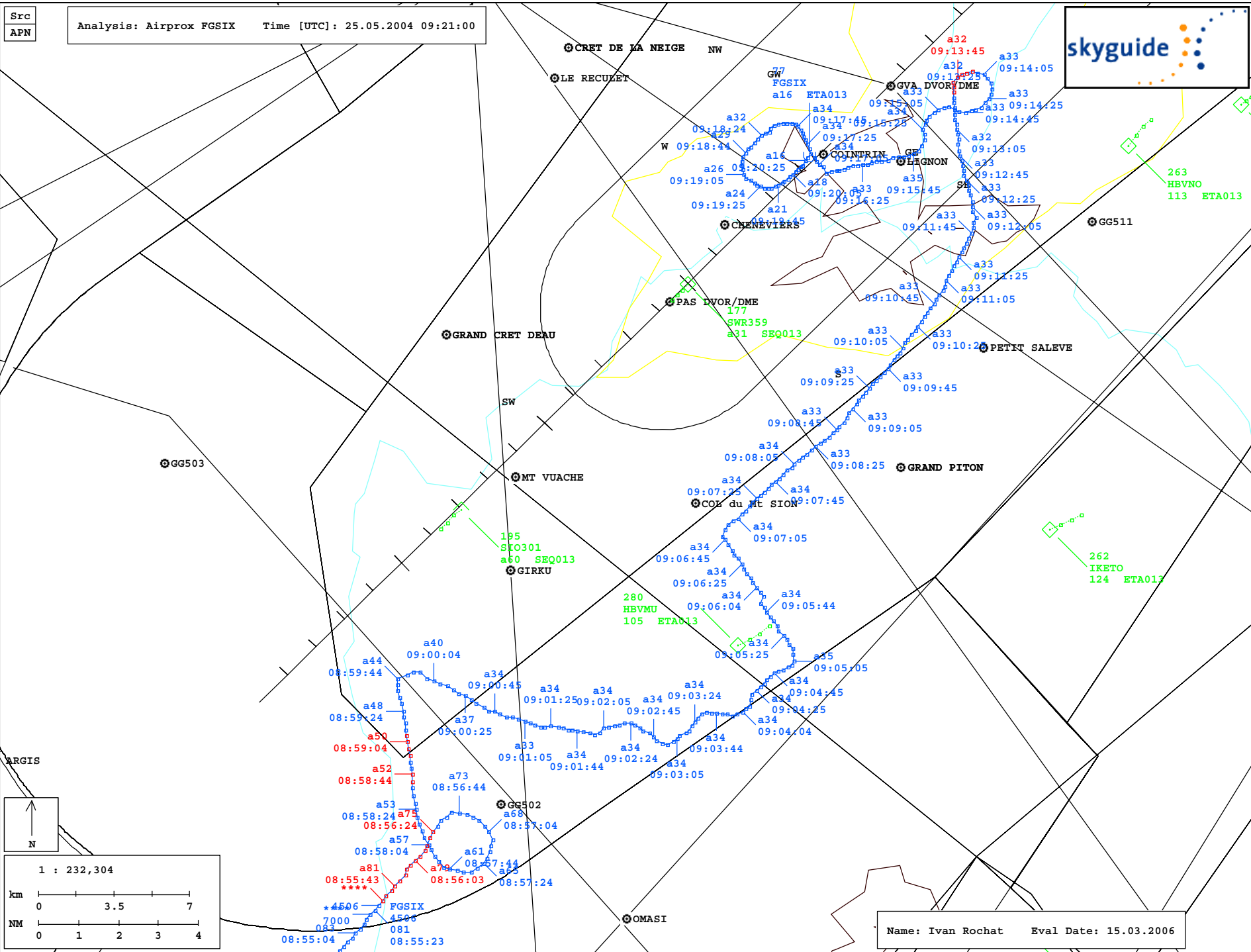
Analysis: Airprox BVR101 / FGSIX Time [UTC]: 25.05.2004 08:56:27



Name: Ivan Rochat Eval Date: 25.05.2004

Src
APN

Analysis: Airprox FGSIX Time [UTC]: 25.05.2004 09:21:00



Name: Ivan Rochat Eval Date: 15.03.2006