



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 1905 du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation**

**concernant l'incident (Airprox)**

entre AFR5825 et N83CP

du 16 septembre 2004

Région de la Tour-du-Pin (LTP/VOR)

# 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                      Région de La Tour-du-Pin (LTP/VOR), le 16 septembre 2004, 18h31 UTC

AERONEFS                                      AFR5825, CRJ100, F-GRJK, BRITAIR  
Lyon St-Exupéry (LFLL) – Rome Fiumicino (LIRF)

N83CP, GLF5, vol privé  
New York La Guardia (KLGA) - Genève (LSGG)

---

|           |         |            |
|-----------|---------|------------|
| EQUIPAGES | AFR5825 | CMDR<br>FO |
|           | N83CP   | CMDR<br>FO |

---

SERVICE ATS                                      Swiss Radar Area West; Terminal Control;  
Approche Initiale Sud INS

CONTRÔLEURS                                      Secteur Arrivée PRE

Approche Initiale Sud INS

---

ESPACE AERIEN                                      D

## DEROULEMENT

Le jeudi 16 septembre 2004, à 18:31:57 le pilote de l'avion N83CP, vol privé de New-York – La Guardia (KLG) à Genève, est transféré par Marseille Contrôle à Genève et appelle sur la fréquence du secteur de contrôle ARRIVEE.

L'avion se trouve dans la région de La Tour-du-Pin (LTP/VOR), au niveau de vol FL 160. Le pilote est autorisé par le contrôleur radar directement sur le point INDIS pour une approche directe sur la piste 05, au niveau de vol FL 160. Le pilote du vol N83CP demande au contrôleur radar ARRIVEE de répéter le point sur lequel il est autorisé, sans collationner le niveau de vol. Le contrôleur radar ARRIVEE lui donne alors un cap à suivre de 025 degrés et le pilote collationne cette autorisation.

A 18:32:07, le pilote de l'avion AFR5825, vol de ligne entre Lyon-St-Exupéry et Rome, effectué par la compagnie BRITAIR, appelle le secteur de contrôle de Genève Initial Sud (INS). Le pilote est autorisé par le contrôleur radar à transiter au niveau de vol FL 150 sur la route PENAR – RISOR. Le contrôleur radar lui signale un trafic juste au-dessus de lui. Il s'agit du vol N83CP.

Les routes suivies par les deux avions se croisent perpendiculairement dans la région du VOR de La Tour-du-Pin.

Selon ses déclarations, le pilote de l'avion N83CP croit avoir été autorisé à descendre au niveau de vol FL 130 et commence sa descente. Il répète l'autorisation de maintenir le niveau de vol 160.

A 18:32:27, le contrôleur radar ARRIVEE délivre une information de trafic essentiel au pilote de l'avion N83CP qui lui répond qu'il a contact avec le trafic. Le pilote reçoit la confirmation de maintenir le niveau de vol FL 160. Il demande alors de confirmer qu'il doit bien maintenir le niveau de vol FL 160 et le contrôleur radar confirme à nouveau cette autorisation.

Malgré ces ordres pressants et pendant leur transmission, l'équipage du vol N83CP commence sa descente vers le niveau de vol FL 130, vers le lequel, selon ses déclarations, le pilote croit avoir été autorisé.

Lorsque les deux avions se trouvent à la distance horizontale de 4.7 NM et verticale de 700ft, sur des caps convergents, l'alarme *Short Term Conflict Alert* (STCA) s'active sur l'écran radar du contrôleur. Selon le tracé radar, l'avion N83CP est au niveau de vol FL 156.

Le contrôleur radar INS délivre immédiatement une information de trafic essentiel au pilote de l'avion AFR5825 qui lui répond qu'il suit son TCAS.

Moins de dix secondes plus tard, alors que les routes des deux avions sont toujours convergentes et que les distances diminuent, le contrôleur radar ARRIVEE ordonne au pilote de l'avion N83CP de monter immédiatement au niveau de vol FL 160 en lui délivrant une nouvelle information de trafic essentiel.

Le contrôleur radar ARRIVEE demande au pilote de l'avion N83CP s'il a le trafic en vue. Le pilote lui répond qu'il se trouve au niveau de vol FL 160 en ajoutant qu'il suit un avis de résolution TCAS.

L'avion N83CP exécute une montée abrupte, dépasse le niveau de vol FL 160 vers lequel il est autorisé, et monte jusqu'au niveau de vol FL 171.

Le pilote de l'avion AFR5825 signale au contrôleur radar INS qu'il dépose un rapport AIRPROX auprès de sa compagnie, ce à quoi le contrôleur répond qu'il en fait de même.

Le contrôleur radar ARRIVEE signale au pilote de l'avion N83CP que le service ATC dépose un rapport ATIR suite à cet incident.

## FAITS ETABLIS

- La piste en service à Genève était la 05.
- (Réf. ATM-GE section ACC). Par piste 05, les arrivées via LTP sont autorisées par Marseille ACC au FL 160 (stables au plus tard à LTP), relâchées pour la descente entre LTP et BELUS jusqu'au FL 140, ou stables au niveau de croisière si celui-ci est inférieur ou égal à FL 160 (également relâchées jusqu'au FL 140). Le trafic est transféré directement de Marseille Contrôle sur la fréquence de contrôle de l'APPROCHE de Genève.
- (Réf. ATM-GE section ACC). Les secteurs INI sont responsables du trafic IFR évoluant à l'extérieur des limites latérales et verticales du secteur d'approche.
- Les deux avions étaient contrôlés par deux secteurs différents du centre de contrôle de Genève (Genève ARRIVEE et INI Sud), sur deux fréquences différentes, dans l'espace aérien de Marseille Contrôle (réf: LoA TCG/LYON APP du 5.8.2004).
- Le contrôleur radar en charge du secteur Initial Sud INS était titulaire d'une licence de contrôle appropriée.
- Le contrôleur radar en charge du secteur INT ARRIVEE était titulaire d'une licence de contrôle appropriée.
- Selon le rapport ATIR et les déclarations des contrôleurs radar, la charge de trafic était faible.
- A 18:31:57, le pilote de l'avion N83CP a appelé le secteur radar ARRIVEE sur la fréquence 136.25 MHz en indiquant son niveau de vol FL 160. Il suivait la route d'Arrivée RNAV STAR RWY 05 LTP 1N.
- LTP 1N : *"La Tour-du-Pin One November Arrival : from LTP proceed via BELUS to CBY (IAF), then CBY NOVEMBER transition. MAX IAS 250 kt at LTP. Expect radar vectors to final APCH 05."*
- Selon l'INFONET Data, le VOR/DME de CBY (Chambéry) était hors service.
- A 18:32:06, le contrôleur radar ARRIVEE a identifié l'avion N83CP et l'a autorisé sur le point INDIS pour une approche directe sur la piste 05 en lui ordonnant de maintenir le niveau de vol FL 160.
- A 18:32:07, le pilote de l'avion AFR5825 a appelé le secteur radar Initial Sud de Genève Radar sur la fréquence 124.225 MHz.
- A 18:32:12, le contrôleur radar INS a identifié l'avion AFR5825 et lui a ordonné de maintenir le niveau de vol FL 150 en lui signalant qu'un trafic se trouvait juste au-dessus de lui. Le pilote a répondu qu'il maintenait le niveau de vol FL 150 sur la route PENAR – RISOR à la vitesse de 290 nœuds.
- A 18:32:16, le pilote du vol N83CP a demandé au contrôleur radar ARRIVEE de répéter le point sur lequel il était autorisé, sans mentionner le niveau de vol.
- Le contrôleur radar ARRIVEE a répondu en donnant un cap à suivre de 025 degrés. Le pilote a collationné cette autorisation.

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

- A 18:32:27, le contrôleur radar ARRIVEE a délivré une information de trafic essentiel au pilote de l'avion N83CP : *"traffic at your nine o'clock position, five miles, Southwest bound, correction, Southeast bound, is climbing one thousand feet below"*.
- A 18:32:34, le pilote de l'avion N83CP a répondu *"Okay, we have contact with him"*.
- A 18:32:38, le contrôleur radar ARRIVEE a confirmé au pilote de l'avion N83CP de maintenir le niveau de vol FL 160.
- Le pilote de l'avion N83CP a demandé de confirmer s'il devait maintenir le niveau de vol FL 160. Le contrôleur radar ARRIVEE a confirmé cette autorisation.
- A 18:32:40, l'alarme *short term conflict alert* (STCA) s'est activée. Selon l'enregistrement des tracés radar, le niveau de vol de l'avion N83CP indiquait, à 18:32:44, le FL 156.
- A 18:32:44, le contrôleur radar INS a délivré une information de trafic essentiel au pilote de l'avion AFR5825 : *"...trafic à vos onze heures, par deux miles, qui est en descente, suivez votre TCAS, s'il vous plaît"*. Le pilote a répondu qu'il suivait son TCAS.
- A 18:32:48, le contrôleur radar ARRIVEE a téléphoné au contrôleur radar INS pour lui signaler que le trafic était chez lui et qu'il était censé maintenir le niveau de vol FL 160. Il a ajouté qu'il lui avait fait une information de trafic.
- A 18:32:53, le contrôleur radar ARRIVEE a ordonné au pilote de l'avion N83CP de monter immédiatement au niveau de vol FL 160 en lui indiquant que le trafic se trouvait à ses 9 heures, à la distance de 1 NM. Le pilote a répété *"one six zero"*.
- Le contrôleur radar ARRIVEE a demandé au pilote de l'avion N83CP s'il avait le trafic en vue. Le pilote a répondu qu'il se trouvait au niveau de vol FL 160 en ajoutant *"and Charlie Papa, responding to an RA"*.
- A 18:32:57, le contrôleur radar INS a informé le pilote de l'avion AFR5825 qu'il pouvait monter à discrétion s'il le voulait. Le pilote a répondu: *"négatif, pour l'instant il nous demandait de descendre, hein."*
- A 18:33:08 l'avion N83CP, qui suivait son avis de résolution TCAS, a croisé devant la route perpendiculaire de l'avion AFR5825, à la distance horizontale de 1NM et verticale de 1500 ft.
- A 18:33:16, le pilote de l'avion AFR5825 a annoncé : *"Okay, nous en fin de compte on reste au cent cinquante."*
- A 18:33:31, le contrôleur radar INS a informé le pilote de l'avion AFR5825 qu'il *"était dégagé du trafic"* et qu'il était autorisé à monter au niveau de vol FL 190. Le pilote a collationné cette autorisation et a ajouté qu'il déposait un rapport AIRPROX.
- A 18:40:29, le contrôleur radar ARRIVEE a informé le pilote de l'avion N83CP qu'il déposait un rapport sur l'incident, ainsi que le pilote de l'autre avion impliqué.
- A 18:40:40, le contrôleur radar ARRIVEE a transféré l'avion N83CP à la Tour de Contrôle de Genève sur la fréquence 118.7 MHz.
- L'incident s'est déroulé de nuit dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC).
- Selon les tracés radar, la distance minimale des routes convergentes entre les deux avions indiquait 2,7 NM horizontalement et 400 ft verticalement.
- Dans son rapport d'incident, le commandant du vol N83CP qui était le pilote Monitoring (PNF) et responsable des communications avec l'ATC, déclare qu'il a sélectionné le niveau de vol FL 130 suite à une erreur de compréhension du niveau de vol autorisé. Il déclare

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

que lorsque l'avion a passé le niveau de vol FL 160 en descente, le contrôleur lui a reconfirmé le niveau de vol autorisé soit le niveau de vol FL 160. Au même moment une alerte TCAS (TA) s'est activée, suivie rapidement d'un avis de résolution (RA). Le copilote (PF pilot flying) a stoppé la descente au niveau de vol FL 154 pour remonter au niveau de vol FL 160. Ils avaient le trafic conflictuel en vue et ont estimé la distance horizontale à 3 NM et la distance verticale à 500ft.

- Intervention du contrôleur de la circulation aérienne en cas de manœuvre d'évitement TCAS RA déclarée par un équipage de conduite (réf ATM-M section 7 General air traffic control):

*"Do not attempt to modify the aircraft flight path until the flight crew reports returning to the current ATC instruction or clearance;  
acknowledge the avoiding action and provide traffic information to aircraft affected by the manoeuvre.*

*Once an aircraft has begun a manoeuvre in response to a TCAS RA, you cease to be responsible for providing separation between that aircraft and any other aircraft affected, or for any other possible consequences (e.g. loss of obstacle clearance or infringement of airspace) of such manoeuvre(s)."*

- Selon les déclarations du commandant de bord, le réveil a eu lieu à 04.00 LT (New York). L'incident a eu lieu à 18 :31 UTC, ce qui correspond à 14 :31 LT (New York). Il invoque l'effet du cycle circadien ainsi que la fatigue de l'équipage.

- Météo: ATIS GENEVE 1820Z ; Information DELTA  
Vent : 030 degrés, 9 KT, variable entre 360 et 060 degrés  
Visibilité : 10 KM  
Nuages : peu 4000 FT  
Température : 15°C  
QNH 1023 hPa  
Pas de changement significatif  
sunrise 0439 sunset 1810

## ANALYSE

Dans la conversation téléphonique qu'il a échangée environ une heure après l'incident avec le contrôleur de la circulation aérienne impliqué, le pilote de N83CP n'explique pas la conduite inappropriée de l'appareil.

Lors du premier contact radio avec Genève ARRIVEE, la route vers le point INDIS donnée par le contrôleur radar a apparemment surpris l'équipage. Le contrôleur donne l'autorisation suivante : *"proceed direct INDIS"* ; *"maintain one six zero for the time"* ainsi que l'information *"for a straight in approach runway zero five"*. L'ordre de maintenir le niveau de vol FL 160 n'a pas été collationné par l'équipage. Le contrôleur dans son autorisation ne mentionne pas le terme *flight level*.

Dans un souci évident d'efficacité et de clarification, le contrôleur a alors changé de tactique et a donné un cap à suivre tout en veillant à ne délivrer qu'une instruction à la fois. Après confirmation par l'équipage de l'avion, il a ajouté une information de trafic essentiel *"For your information, traffic at your nine o'clock position, ..."*. Il semble que les pilotes n'aient

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

pas perçu l'importance et le contenu de ce renseignement puisqu'ils ont continué la descente.

Après avoir pris connaissance de la dernière information météorologique de la région terminale de Genève, l'équipage savait que l'approche se faisait face au Nord-Est, sur la piste 05. Au niveau de vol FL 160, l'appareil se trouvait un peu haut par rapport à la trajectoire d'alignement de descente 05 à environ 47 NM du seuil de piste 05. Dans ces circonstances l'information "*for a straight in approach runway zero five*" suivie de l'instruction de voler au cap de 025°, ont pu être interprétés, à tort, comme une autorisation à effectuer l'approche et donc de descendre. L'étonnement qu'a montré l'équipage (18:32:42) lorsqu'il a été instruit pour la deuxième fois de maintenir le niveau de vol FL 160 corrobore cette présomption.

## Situation TCAS

Le rapprochement conflictuel entre N83CP et AFR5825 a provoqué l'émission d'avis de résolution correctifs par les systèmes anticollision embarqués des deux appareils impliqués; leur équipage de conduite respectif les ont signalées aux radaristes des deux secteurs de contrôle aériens concernés.

Sur la base de l'enregistrement des tracés radar, l'outil informatique InCAS d'EUROCONTROL a permis de reconstruire les trajectoires des deux avions et d'en simuler les indications TCAS données à bord. Les représentations des avis de circulations et de résolutions sont fiables, même si la séquence de ces derniers peut présenter un décalage de quelques secondes avec la réalité: ceci est dû au fait que les opérations des algorithmes des systèmes anti-collision embarqués 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 plus élevée (4 secondes pour l'image radar). Afin d'analyser le comportement des équipages de conduite face aux instructions ATC et aux alarmes TCAS, on reporte ces dernières sur une représentation des séparations entre les deux appareils, données en fonction du temps; on comprend ainsi mieux la dynamique du conflit.

## L'avion N83CP

Il apparaît clairement que l'équipage de l'avion N83CP n'a mis un terme à sa descente qu'à la suite de l'instruction ATC en phraséologie d'urgence "*climb immediately*". La réaction à cet ordre a consisté en une montée très brusque à un taux pouvant atteindre 6000 pieds par minute, contraire à la force maximale requise par un avis de résolution correctif de montée. Une simulation donne comme résultat que la vitesse verticale idéale à suivre aurait été dans une fourchette de 1500 et 2000 pieds par minute. Au moment où la manœuvre d'évitement a été entamée, le système anti-collision embarqué n'exigeait plus qu'un taux de montée ne dépassant pas les 300 pieds par minute. Le suivi inadapté des consignes TCAS a mené l'équipage de l'avion N83CP à dépasser son niveau de vol attribué de plus de 1000 pieds. Il est probable que le terme de la phraséologie d'urgence "*immediately*" utilisé par le contrôleur radar "*... climb immediately to one six zero...*" a été interprété de manière exagérée par l'équipage de l'avion. L'impératif de monter semble avoir pris un tel poids que les instructions TCAS et le nivellement au niveau de vol FL 160 ont été complètement manquées.

## L'avion AF5825

Les enregistrements des communications radiotéléphoniques révèlent que l'équipage d'Air France n'a pas signalé ni fait allusion à une acquisition visuelle de l'intrus. Le pilote a déclaré sur la fréquence de contrôle que son système anticollision TCAS émettait un avis de résolution. Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (heure locale -2)

tion vers le bas mais les enregistrements des tracés radar ne montrent pas ou très peu de variations du niveau de vol de l'appareil pendant toute la durée du conflit. Le seul changement visible est une très légère montée de 100 pieds.

Il apparaît clairement que l'équipage du vol AFR5825, n'a suivi ni le sens ni la force de son avis de résolution donné par son TCAS.

Cet incident Airprox montre à quel point les indications du système anti-collision embarqué doivent être comprises, aussi bien "qualitativement" que "quantitativement".

### **Le contrôle d'Approche (ARRIVEE) de Genève**

Dans le déroulement des événements de l'incident et avant que l'alarme STCA ne soit générée, le contrôleur radar a recouru à un éventail de moyens pour faciliter le travail de l'équipage de conduite de N83CP:

- Il lui a immédiatement donné un cap à suivre au lieu d'épeler le point INDIS vers lequel il l'avait autorisé, ceci après avoir remarqué l'hésitation du pilote.
- Il lui a délivré une information de trafic essentiel au sujet de l'avion AF5825 qui convergeait sur sa route 1'000 pieds plus bas.
- Il lui a demandé de confirmer qu'il maintenait bien le niveau de vol FL 160.

Lorsque l'alarme STCA s'est activée, le contrôleur radar ARRIVEE a instantanément téléphoné au contrôleur radar INS pour lui signaler qu'il était en contact avec le trafic et que celui-ci était censé maintenir le niveau de vol FL160. Il a ensuite ordonné au pilote de l'avion N83CP de monter immédiatement au niveau de vol FL 160 en lui délivrant une nouvelle information de trafic essentiel.

Il est manifeste que l'équipage de l'avion N83CP n'a mis un terme à sa descente qu'à la suite de l'ordre urgent du contrôleur radar.

Alors que les distances entre les deux avions continuaient à diminuer, il lui a donné l'ordre de remonter au niveau de vol FL 160 en utilisant la phraséologie d'urgence. Il lui a délivré une nouvelle information de trafic essentiel et lui a finalement demandé s'il avait un contact visuel avec le trafic conflictuel.

### **Le secteur de contrôle INI Sud de Genève**

Au moment du conflit les deux appareils impliqués se trouvaient dans deux secteurs différents du centre de contrôle, sur deux fréquences spécifiques. Le contrôleur radar INS qui gérait le vol AFR852 n'avait pas la possibilité d'intervenir directement sur l'avion N83CP.

Dans le déroulement rapide de l'incident, la seule marge de manœuvre qui lui restait et dont il a fait usage était de donner au pilote de l'avion AFR5825 une information de trafic essentiel sur l'avion conflictuel ainsi que de lui ordonner de suivre les instructions de son TCAS.

Selon sa déposition, le contrôleur radar INS a déclaré qu'il était attentif au conflit potentiel entre les deux avions tout en appliquant les procédures en vigueur dans cet espace.

Ignorant jusqu'à quel niveau l'avion N83CP allait descendre, il a même avisé le pilote de l'avion AFR5825 qu'il pouvait monter à discrétion, lui signifiant manifestement qu'aucun trafic conflictuel ne se trouvait au-dessus de lui.



## CAUSE

L'incident est dû au fait que l'avion N83CP a quitté le niveau de vol autorisé par l'ATC. L'équipage invoque comme raison de cette erreur l'effet du cycle circadien (décalage horaire) ainsi que la fatigue.

## Mesures prises

Suite à cet incident, la compagnie exploitant l'avion N83CP rapporte avoir pris les mesures suivantes depuis septembre 2004:

- *Updated TCAS training to include specific techniques for return to assigned altitudes and to remain within the vertical velocity dictated by the resolution advisory.*
- *Training and standard operating procedure (SOP) focus on concise radio phraseology.*
- *Simulator training including operations at international airports frequented by their flight crews.*
- *Changes to SOP's to include specific calls and techniques when the flight crew is distracted or otherwise unable to confirm clearances through the normal check and balance.*
- *Enhanced awareness of fatigue and fatigue management.*
- *Improved departure, descent, and arrival briefings.*
- *Specific training from outside vendors in threat and error management with specific emphasis on communication on SOP compliance.*
- *Implementation of Line Operational Safety Audits (LOSA) and Procedural Intentional Non-Compliance (PINC) to measure SOP compliance and value*

Berne, 23 mai 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 **16.09.2004**

- Subject of transcript: **N83CP / AFR5825**

- Centre concerned: Swiss Radar Area West

- Designation of unit: Terminal Control Geneva, sector Arrival & INI South

- Frequency / Channel: 136.25 MHz & 124.225 MHz

- Date and period (UTC) covered by attached extract: 16.09.2004  
18:31 - 19:39 UTC

- Date of transcript: 14 October 2004

- Name of official in charge of transcription: Yannick BERTHET

- 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, 14 October 2004



Yannick BERTHET

---

Abbreviations

Sector                      Designation of sector

PRE        -    Swiss Radar Area West, Terminal Control Geneva, sector Arrival  
 INS        -    Swiss Radar Area West, Terminal Control Geneva, sector INI South  
 DPC        -    Swiss Radar Area West, Terminal Control Geneva, Departure Coordinator Position

| <u>Aircraft</u> | - | <u>Callsign</u>        | <u>Type of acft</u> | <u>Flight rules</u> | <u>ADEP</u> | - | <u>ADES</u> |
|-----------------|---|------------------------|---------------------|---------------------|-------------|---|-------------|
| <b>83CP</b>     | - | <b>N – 83CP</b>        | <b>GLF5</b>         | <b>IFR</b>          | <b>KLGA</b> | - | <b>LSGG</b> |
| <b>5825</b>     | - | <b>Air France 5825</b> | <b>CRJ1</b>         | <b>IFR</b>          | <b>LFL</b>  | - | <b>LIRF</b> |
| ONL             | - | OE – GNL               | LJ60                | IFR                 | LIPO        | - | LSGG        |

---

OGED / 14 October 2004

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: N83CP / AFR5825 of 16.09.2004



| To<br>Col.1 | From<br>Col.2 | Time<br>Col.3 | Communications<br>Col.4 | Observations<br>Col.5 |
|-------------|---------------|---------------|-------------------------|-----------------------|
|-------------|---------------|---------------|-------------------------|-----------------------|

**Frequency: 136.25 MHz, Geneva Arrival**

|      |      |          |  |                      |
|------|------|----------|--|----------------------|
| PRE  | 83CP | 18:31:57 | Heu..., Swiss Control, November eight three Charlie Papa, one six... zero and we have... the information... Charlie.   |                      |
| 83CP | PRE  | 18:32:06 | Bonjour, November eight three Charlie Papa..., roger, proceed direct <u>INDIS</u> for a straight in approach runway zero five, maintain one six zero for the time. |                      |
| PRE  | 83CP | 16       | Okay..., that was... cleared direct to..., say again the... point?   |                      |
| 83CP | PRE  | 23       | Make it heading zero two five.   |                      |
| PRE  | 83CP | 25       | Zero two five, Charlie Papa.   |                      |
| 83CP | PRE  | 27       | For your information, traffic at your nine o'clock position, five miles, Southwest bound, correction, Southeast bound, is climbing one thousand feet below.        |                      |
| PRE  | 83CP | 34       | Okay, we have contact with him, heu..., ????? Charlie Papa.  | Unreadable           |
| 83CP | PRE  | 38       | I confirm, maintain one six zero, Charlie Papa.  |                      |
| PRE  | 83CP | 42       | Okay, maintain one six zero, confirm?  |                      |
| 83CP | PRE  | 44       | Affirm, you're cleared one six zero, so maintain.  |                      |
| PRE  | 83CP | 50       | Six zero, Charlie Papa.  |                      |
| 83CP | PRE  | 53       | Charlie Papa, climb <u>immediately</u> to one six zero, the traffic is at your nine o'clock position, one mile.  |                      |
| PRE  | 83CP | 58       | One six zero, Charlie Papa.  |                      |
| 83CP | PRE  | 18:33:00 | Do you have it in sight?   |                      |
| PRE  | 83CP | 05       | Charlie Papa is level one six zero.  |                      |
| PRE  | 83CP | 19       | And Charlie Papa, XXXXX to an RA.  | Could be "respond"   |
| 83CP | PRE  | 21       | XXXXX.   | Probably "Of course" |

Signature of person  
in charge of transcription :

43

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: N83CP / AFR5825 of 16.09.2004



| To<br>Col.1 | From<br>Col.2 | Time<br>Col.3 | Communications<br>Col.4   | Observations<br>Col.5                  |
|-------------|---------------|---------------|---|--|
| 83CP        | PRE           | 18:34:01      | November eight three Charlie Papa, cleared now to level one two zero.   |  |
| PRE         | 83CP          | 05            | One two zero..., eight three Charlie Papa.  |  |
|             |               |               |   | Sector in contact with :<br>- BZ925RW  |
| 83CP        | PRE           | 18:36:40      | November three Charlie Papa, descend to flight level one hundred.   |  |
| PRE         | 83CP          | 44            | Down one hundred..., eight three Charlie Papa.  |  |
|             |               |               |   | Sector in contact with :<br>- OEGNL    |
| 83CP        | PRE           | 18:37:34      | November eight three Charlie Papa, descend to altitude <u>seven</u> thousand feet, QNH one zero two three, on this heading intercept ILS zero five, cleared approach. |  |
| PRE         | 83CP          | 42            | We maintain... seven thousand, one zero two three, on this heading intercept the ILS zero five, eight three Charlie Papa.   |  |
|             |               |               |   | Sector in contact with :<br>- DAT 2721 |
| PRE         | 83CP          | 18:40:09      | And Swiss..., eight three Charlie Papa, request further descent.  |  |
| 83CP        | PRE           | 12            | Eight three Charlie Papa, I confirm, cleared approach.  |  |
| PRE         | 83CP          | 15            | Cleared approach, eight three Charlie Papa.   |  |
| 83CP        | PRE           | 29            | Eight three Charlie Papa, for information, we will file a report about the incident and the pilot of the other aircraft involved as well.                             |  |
| PRE         | 83CP          | 37            | And... eight three Charlie Papa.  |  |

Signature of person in charge of transcription :

43

## TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: N83CP / AFR5825 of 16.09.2004



| To<br>Col.1 | From<br>Col.2 | Time<br>Col.3 | Communications<br>Col.4   | Observations<br>Col.5 |
|-------------|---------------|---------------|---|-----------------------|
| 83CP        | PRE           | 18:40:40      | Eight three Charlie Papa, call the Tower now, one one eight seven, au revoir. |                       |
| PRE         | 83CP          | 43            | One one eight seven, Charlie Papa.  |                       |

**Frequency: 124.225 MHz, Swiss Radar, sector INI South**

|      |      |          |  |                    |
|------|------|----------|--|--------------------|
| INS  | 5825 | 18:32:07 | Swiss..., bonjour, Air France... cinquante-huit vingt-cinq.  |                    |
| 5825 | INS  | 12       | Air France cinquante-huit vingt-cinq, bonsoir, maintenez niveau cent cinquante, trafic juste au-dessus de vous.                                      |                    |
| INS  | 5825 | 17       | On maintient le niveau cent cinquante..., PENAR – RISOR et deux cent quatre-vingt-dix nœuds.   |                    |
| 5825 | INS  | 22       | D'accord.  |                    |
| ONL  | INS  | 23       | Oscar Echo November Lima, descend to flight level one six zero.  |                    |
| INS  | ONL  | 26       | Down to one six zero, Oscar November Lima.   |                    |
| 5825 | INS  | 44       | Air France cinquante-huit vingt-cinq, y'a du trafic à votre onze heures, par deux miles, qui est en... descente, suivez votre TCAS, s'il vous plaît. |                    |
| INS  | 5825 | 51       | XXXXX, on suit notre TCAS..., cinquante-huit vingt-cinq.   | Could be "Entendu" |
| 5825 | INS  | 57       | Cinquante-huit vingt-cinq, si vous voulez monter, vous pouvez monter à votre discrétion.   |                    |
| INS  | 5825 | 18:33:01 | Négatif, pour l'instant il nous demandait de descendre, hein.  |                    |
| 5825 | INS  | 03       | D'accord.  |                    |
| INS  | 5825 | 09       | Quel était le problème avec l'autre avion?   |                    |
| 5825 | INS  | 11       | Une erreur du pilote qui est passé au travers du niveau autorisé.  |                    |

Signature of person  
in charge of transcription :

43

## TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: N83CP / AFR5825 of 16.09.2004



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

|             |             |                 |  |  |
|-------------|-------------|-----------------|--|--|
| <b>INS</b>  | <b>5825</b> | <b>18:33:16</b> | <b><i>Okay, nous en fin de compte on reste au cent cinquante.</i></b>  |  |
| <b>5825</b> | <b>INS</b>  | <b>19</b>       | <b><i>D'accord.</i></b>  |  |
| <b>5825</b> | <b>INS</b>  | <b>31</b>       | <b><i>France cinquante huit vingt-cinq, vous êtes dégagé du trafic, montez niveau... un neuf zéro, maintenant.</i></b> |  |
| <b>INS</b>  | <b>5825</b> | <b>36</b>       | <b><i>Oui, cent quatre-vingt-dix, on souhaite déposer un Airprox.</i></b>  |  |
| <b>5825</b> | <b>INS</b>  | <b>39</b>       | <b><i>Heu..., certainement, on va... faire quelque chose ici, nous, nous aussi.</i></b>                                |  |
| <b>INS</b>  | <b>5825</b> | <b>43</b>       | <b><i>Heu..., s'il vous plaît, oui, il est trente-deux, donc Airprox pour nous.</i></b>                                |  |
| <b>5825</b> | <b>INS</b>  | <b>47</b>       | <b><i>D'accord.</i></b>  |  |

No additional  
remark is made on  
the incident any  
more

---

Signature of person  
in charge of transcription :

43





Src  
APP  
APN

Analysis: Airprox N83CP / AFR5825 Time [UTC]: 16.09.2004 18:33:43

