



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Büro für Flugunfalluntersuchungen BFU  
Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation BEAA  
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici UIIA  
Uffizi d'inquisiziun per accidents d'aviatica UIAA  
Aircraft accident investigation bureau AAIB

# **Rapport final No. 1983 du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation**

de l'incident grave (AIRPROX)  
entre EZY 2076, B737, immatriculé G-EZJL  
exploité par Easyjet  
et KLM 57W, F100, immatriculé PH-OFF  
exploité par KLM Cityhopper  
survenu le 29 décembre 2006  
sur l'aéroport de Genève

Palais fédéral nord, CH-3003 Berne

## Remarques d'ordre général concernant ce rapport

Ce rapport exprime les conclusions du BEAA sur les circonstances et les causes de cet accident/incident grave.

Conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale (OACI, Annexe 13), l'enquête sur un accident d'aviation ou un incident grave a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Elle ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. Selon l'art. 24 de la loi fédérale sur l'aviation, l'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances d'un accident ou d'un incident grave.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

La version de référence de ce rapport est rédigée en langue française.

Toutes les heures indiquées dans ce rapport se réfèrent à l'heure universelle coordonnée (*coordinated universal time* – UTC). L'heure locale (*local time* – LT) en vigueur en Suisse et au moment de l'accident était l'heure de l'Europe centrale (*central european time* – CEST). La relation entre LT, CEST et UTC est:  $LT = CEST = UTC + 1 \text{ h}$ .

Pour des questions de protection des données et de simplification du texte, ce rapport est exclusivement rédigé au masculin générique.

## Rapport final

**Aéronefs**

EZY 2076, G-EZJL, B737  
Easyjet (U.K.)  
Genève (LSGG) – Londres Luton (EGGW)

Vol commercial, IFR

KLM 57W, PH-OFF, F100  
KLM Cityhopper  
Amsterdam (EHAM) – Genève (LSGG)

Vol commercial, IFR

---

**Equipages**

EZY 2076

Commandant  
Copilote

KLM 57W

Commandant  
Copilote

---

**Lieu**

Genève - aéroport

**Date et heure**

29 décembre 2006, 18:36 UTC

---

**Service ATS**

Terminal Control Geneva; contrôle d'aérodrome (ADC)

**Contrôleurs**

Contrôleur d'aérodrome

Nationalité suisse, né en 1959

---

**Espace aérien**

**D**

---

## 1 Renseignement de base

### 1.1 Déroulement du vol

Le vendredi 29 décembre 2006 à 18:33:50 UTC, l'avion KLM 57W du type F100, en route d'Amsterdam à Genève, appelle Genève TWR sur la fréquence 118.70 MHz. Le F100 est établi sur l'axe ILS de la piste 23, à la distance de 8 NM. Le contrôle d'aérodrome lui indique qu'il est deuxième dans la séquence d'arrivée et lui demande de rappeler en courte finale.

La nuit est tombée à 16:24 UTC.

A 18:32:56 UTC, le contrôleur d'aérodrome autorise le premier avion dans la séquence d'arrivée, soit un Hawker 800XP immatriculé HB-VOB, à atterrir sur la piste 23. La visibilité est de 2000 mètres dans une brume humide. Le plafond de la couche nuageuse est à 400 ft/sol et la tendance météorologique prévoit une réduction de la visibilité à 1500 mètres.

Le contrôleur d'aérodrome est au courant que l'avion HB-VOB est attendu au Centre d'Aviation Générale c'est-à-dire qu'il doit quitter la piste par une voie d'accès située sur la droite de la piste 23, la première disponible étant la voie YANKEE, la seconde, la voie ZOULOU.

Dans sa déclaration, l'équipage du HB-VOB explique que pendant la phase d'approche, il n'a pas reçu de consigne pour emprunter l'une ou l'autre des voies de sortie. Le commandant explique que pour accéder au Centre de l'Aviation Générale après un atterrissage sur la piste 23, ce qui était le cas lors de cet incident, il privilégie de façon générale la sortie YANKEE, soit la première, pour autant que les conditions de visibilité le permettent. Le pilote fait état d'un plafond de nuages situé à environ 500 ft/sol et d'une visibilité inférieure à 2500 m. Lors du briefing d'approche tenu par le commandant, le choix de la sortie n'a pas été précisé.

Dans sa déclaration, le contrôleur d'aérodrome explique que l'avion a fortement freiné après le passage au travers de la voie d'accès YANKEE et qu'il a continué à rouler à vitesse réduite jusqu'à la voie de sortie ZOULOU.

Après l'atterrissage de l'avion HB-VOB, un B737, EZY2076 à destination de Londres Luton approche du point d'attente de la piste 23 et reçoit l'ordre de s'aligner et d'attendre.

L'avion HB-VOB, au sol, roule sur la piste 23 et s'apprête à dégager à droite, à l'intersection ZOULOU, afin de rejoindre le Centre d'Aviation Générale.

Cette manoeuvre nécessite un certain temps pour dégager la piste, compte tenu de la distance à parcourir et du dégagement à angle droit à effectuer.

Le commandant de bord du HB-VOB a précisé que la voie de sortie YANKEE est difficilement repérable une fois l'atterrissage effectué, ajoutant que son étroitesse et son intersection à 90° de la piste 23 nécessite un arrêt presque complet de l'appareil avant de pouvoir s'y engager.

Les communications entre le contrôle d'aérodrome et l'équipage de l'avion HB-VOB se déroulent en français alors qu'elles s'effectuent en anglais avec les deux autres avions concernés par l'incident.

Selon les déclarations de l'équipage de KLM 57W, celui-ci n'a pas réalisé que l'avion HB-VOB avait joué un rôle dans le déroulement de l'incident, étant donné que les communications radiotéléphoniques se déroulaient en français. Le Flight Security Department de la compagnie KLM Cityhopper déclare que l'usage de la phraséologie standard anglaise aurait aidé l'équipage à percevoir correctement la situation dans son ensemble.

A 18:35:01 UTC, le contrôleur d'aérodrome demande à l'avion KLM 57W, dont le pilote aux commandes de l'appareil *pilot flying-PF* est le copilote *F/O*, de réduire à sa vitesse d'approche. Subséquemment il demande au pilote de l'avion HB-VOB de dégager rapidement par la voie ZOULOU en lui signalant qu'un avion est sur la piste et qu'un autre se trouve en courte finale. A ce moment, le HB-VOB passe à la hauteur de la voir d'accès YANKEE et a encore 900 mètres à parcourir jusqu'à la voie ZOULOU.

A 18:35:46 UTC, le contrôleur d'aérodrome signale à l'avion KLM 57W qu'un avion du type B737 s'apprête à décoller devant lui et qu'il peut continuer l'approche.

A 18:36:07 UTC, soit une minute et 32 secondes après que le B737 EZY 2076 ait reçu l'autorisation de s'aligner, le contrôleur ordonne à son équipage de décoller immédiatement. Juste après le collationnement par le pilote, qui ne mentionne pas « *immediate* », le contrôleur d'aérodrome insiste sur l'urgence de l'exécution de cet ordre : « *I said immediate, I want you to depart right now* ». Le pilote accuse réception en annonçant qu'il est en train de partir.

Au moment où le vol Easyjet reçoit l'autorisation de décoller, le vol KLM se trouve à environ 2 NM en finale, sa vitesse avoisinant les 150 kt.

A 18:36:26 UTC le pilote de l'avion HB-VOB signale qu'il a dégagé la piste à l'intersection ZOULOU.

A 18:36:40 UTC, soit vingt secondes après avoir confirmé qu'il décolle, l'équipage du vol EZY 2076 reçoit l'ordre de l'interrompre « *cancel take-off, stop take-off, stop take-off, break ...* » et, sans attendre, le contrôleur transmet l'ordre suivant : « *... break, KLM five seven Whiskey, go around, I say again, go around, it's too short, I'm sorry.* » à l'avion KLM 57W qui se trouve à l'altitude de 1700 ft sur l'ILS, soit à environ 300 ft/sol, à la vitesse de 135 kt.

Selon les enregistrements radar, au moment où l'ordre lui est donné, l'avion EZY 2076 se trouve à environ 400 m du seuil de piste 23 et sa vitesse est de 74 kt, c'est-à-dire inférieure à la vitesse de décision V1.

Comme l'avion EZY 2076 poursuit son décollage, le contrôleur d'aérodrome, 12 secondes plus tard lui donne à nouveau l'ordre de l'interrompre : « *Easy two zero seven six, I say again, stop take-off, stop take-off.* » Le pilote répond qu'il ne peut pas s'exécuter, qu'il est trop rapide et qu'il a décollé.

Dans sa déclaration, le commandant de l'avion EZY 2076 affirme: « *When we finally got T/O clearance we rolled immediately. At a speed greater than 100 kts we were told to stop by ATC. The other a/c was told to go around. I decided to continue as we were rapidly approaching V1 and this would have been near the aircraft's approach speed that was some way behind us.* »

Il ajoute :

« *Boeing recommends in the flight crew training manual that prior 80 kts the airplane should be stopped if an event occurs that would be considered undesirable for continued takeoff roll or flight. Boeing also states that the Captain has the sole responsibility for the decision to reject the takeoff. Had I been less than 80 kts I would have stopped without question, after 80 kts I do not consider the tower controllers "cancel takeoff" as an order and I do by necessity become very go minded.* »

Le contrôleur d'aérodrome ordonne à l'avion KLM 57W de virer immédiatement à gauche en raison du trafic qui a décollé devant lui. Le pilote signale qu'il est en virage à gauche vers le cap de 150°, le contrôleur lui donne l'ordre de suivre le cap de 050° et de monter vers l'altitude de 7000 ft. Dans sa déclaration, le pilote du KLM explique qu'il a initialement opté pour un cap de 150°, correspondant à la direction du virage ordonné par le contrôleur, dans un secteur libre d'obstacle et qu'il fallait suivre rapidement une route divergente de celle du trafic au décollage. L'équipage du vol KLM a déclaré avoir aperçu les feux d'approche à 350 ft/sol sans apercevoir l'appareil au décollage. Seul le passager occupant le *jumpseat*, lui-même copilote chez KLM, a dit avoir observé le Boeing 737 d'Easyjet au roulage et s'approchant de la fin de la zone de touché des roues de la piste 23.

Suite au virage à gauche effectué par l'avion KLM 57W, les routes suivies sont divergentes et les distances tant verticale qu'horizontale entre les deux avions augmentent, supprimant de ce fait le risque potentiel de collision.

Les distances horizontale et verticale minimales entre les deux avions, mesurées sur les tracés radar, s'élèvent respectivement à 1 NM et 300 ft.

Le contrôleur d'aérodrome avise le pilote de l'avion EZY 2076 qu'il va établir un rapport d'incident et transfère l'avion sur la fréquence du contrôle radar Départ.

## 1.2 Conditions météorologiques

Météo: Infonet Data de Skyguide

*ATIS Geneva  
INFO X-RAY RWY IN USE 23 D 0640 N 1624*

*QAM LSGG 1820Z 29.12.2006  
230 DEG 3 KT  
VIS 2000 M  
MIST  
CLOUD OVC 400 FT*

-02/-03  
QNH 1030 THREE ZERO  
QFE THR 23 980  
QFE THR 05 978

TREND BECMG VIS 1500 M

### 1.3 Renseignements complémentaires

#### 1.3.1 Interruption de décollage

La Civil Aviation Authority du Royaume Uni précise dans sa circulaire libellée AIC 16/2006 (pink 93) 2 February sous le titre *Cancellation of Take-off Clearance*, paragraphe 2.1 :

*« The aircraft commander of the departing aircraft will not necessarily be aware of the reason for the cancellation, as he may not be able to see the collision risk due to low visibility or airfield topography, and may not hear a go-around instruction on another frequency. This should be borne in mind in decision making.»*

*« Having issued a take-off clearance, air traffic controllers have procedures available that allow them to cancel the take-off clearance if it subsequently becomes necessary to do so. These ATC procedures were produced jointly by the CAA and the UK Flight Safety Committee and recently issued in Air Traffic Services Information Notice (ATSIN) 68 (17 August 2005). This Circular provides information to pilots on the procedures to be followed by controllers in the limited circumstances when it becomes necessary to cancel a take-off clearance.*

*Cancellation of a take-off clearance after an aircraft has commenced its take-off roll is an unusual occurrence and a controller should only take such action in extreme circumstances».*

#### 1.3.2 Zone de protection anti-bruit (*Noise abatement zone*)

Réf.: ATM GENEVA / APP IFR GENERAL 2-8 et Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)

*This zone, intended to reduce noise around the airport, extends :*

- *On a distance from 5.6 NM TD 05 (PAS VOR) to 8 NM TD 23,*
- *On a width of 6 NM on either side of the runway axis,*
- *Vertically from the ground to 6400 ft QNH (5000 ft AAL)*

*Allowed within this zone:*

- *Flights established on published routes,*
- *Traffic on downwind or being vectored to the downwind*
- *Departures 05 on the alternate route (see APP 3)*

*Excluded from this zone:*

- *Visual approaches,*
- *Interrupted approaches leaving the approach axis or 360° turns.*

Les dérogations sont admises exclusivement et conformément à l'art. 27 de l'OSIA (RS 748.131.1) :

*" Le service du contrôle de la circulation aérienne ou le chef de l'aérodrome peut ordonner des dérogations temporaires aux procédures opérationnelles publiées lorsque des circonstances particulières, telles que la situation du trafic ou la sécurité de l'aviation, l'exigent."*

### 1.3.3 Reduced separation between aircraft on the same runway

*(Ref.: ATMM Switzerland Aerodrome Control Section 9 – 4.11)*

#### *Applicability*

*In respect of aircraft categories reduced runway separation may be applied under the following conditions:*

- *reduced RWY separation minima shall only be applied during hours of daylight from 1 hour after the beginning of morning local civil twilight to 1 hour before the end of evening local civil twilight;*
- *appropriate wake turbulence minima is applied;*
- *visibility is at least 5 km and the ceiling not less than 1000ft;*
- *the tailwind component does not exceed 5 kt;*
- *suitable landmarks exist to assist controllers in assessing the distances between aircraft;*
- *minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft;*
- *traffic information is issued to the flight crew of the succeeding aircraft; and*
- *the braking action is not adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow, water, etc.*

*Reduced runway separation minima shall not apply between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.*



#### 1.3.4 MISSED APPROACH (Approche interrompue)

Procédure (réf. AIP LSGG AD 2.24.10 -1 GENEVA ILS RWY 23)

*Climb on R226 GVA. At D9.5 GVA past the station, turn left to intercept R040 CBY. Proceed to SPR. Initial climb 4000 ft. When passing D4.0 GVA past the station (D3.5 ISW past the station), continue climb to 7000 ft. Max IAS 185 kt during turn. For turns below 5000 ft, MNM bank angle 25°.*

#### **Autobrake System (réf. BOEING 737 Operations Manual)**

*The autobrake system uses hydraulic system B pressure to provide maximum deceleration for rejected takeoff and automatic braking at preselected deceleration rates immediately after touchdown. The system operates only when the normal brake system is functioning. Antiskid system protection is provided during autobrake operation.*

#### 1.3.5 Rejected Takeoff (RTO)

*The RTO mode can be selected only when on the ground. Upon selection, the AUTO BRAKE DISARM light illuminates for one to two seconds and then extinguishes, indicating that an automatic self-test has been successfully accomplished.*

*To arm the RTO mode prior to takeoff the following conditions must exist:*

- *airplane on the ground*
- *antiskid and autobrake systems operational*
- *AUTO BRAKE select switch positioned to RTO*
- *wheel speed less than 60 knots*
- *forward thrust levers positioned to IDLE.*

*With RTO selected, if the takeoff is rejected prior to wheel speed reaching 90 knots, the AUTO BRAKE DISARM light does not illuminate, autobraking is not initiated, and the RTO autobrake function remains armed. If the takeoff is rejected after reaching a wheel speed of 90 knots, maximum braking is applied automatically when the forward thrust levers are retarded to IDLE.*

*The RTO mode is automatically disarmed when both air/ground systems indicate the air mode. The AUTO BRAKE DISARM light does not illuminate. The selector switch must be manually positioned to OFF. If a landing is made with RTO selected, no automatic braking action occurs and the AUTO BRAKE DISARM light illuminates two seconds after touchdown. To reset, position the selector to OFF.*

## 2 Analyse

### 2.1 Aspect gestion de vol

#### HB-VOB

Le fait qu'à aucun moment durant l'approche du HB-VOB il n'a été signalé à l'équipage la voie de sortie à utiliser après l'atterrissage a certainement contribué à la lenteur de l'exécution de cette manœuvre. Selon les pilotes, ces voies de sortie vers le Centre de l'Aviation Générale sont, de nuit et par mauvaise visibilité, difficilement repérables.

Dès que l'avion eut dégagé la piste sur la voie ZOULOU, il a été transféré sur la fréquence du contrôle sol GND. De ce fait, l'équipage n'a pas été témoin de la suite des événements sur la fréquence de contrôle TWR.

#### EZY2076

Le commandant du vol EZY 2076 a expliqué que, de manière générale, entre le moment où il reçoit l'autorisation de décollage et la mise en mouvement de l'appareil il se passe quelques secondes, temps nécessaire à l'obtention de la poussée de décollage. Dans le cas précis et selon ses déclarations, l'application de cette séquence événementielle a été réalisée sans délai. Il a ajouté qu'il pouvait observer sur son TCAS la courte distance séparant son propre appareil de celui de KLM en finale. Il s'est même étonné que le contrôleur l'autorisât à décoller.

Vingt secondes après avoir confirmé qu'il entamait la phase de décollage, l'équipage du vol EZY 2076 a reçu l'ordre de l'interrompre. Selon les enregistrements radar, au moment où l'ordre lui a été donné, l'appareil se trouvait à environ 400 m du seuil de piste 23. Sa vitesse, selon les déclarations du commandant s'élevait à environ 100 kt, selon les relevés radar, elle indiquait la valeur de 74 kt donc inférieure à la vitesse de décision V1. Par conséquent, compte tenu de sa vitesse, il est étonnant que l'équipage du vol EZY 2076 n'ait pas interrompu son décollage.

Quant à savoir pour quelle raison le décollage n'a pas été interrompu, le commandant du vol EZY 2076 a donné des explications en se référant au constructeur d'avion Boeing mais ne mentionne pas que sa décision a été prise pour des raisons de sécurité.

L'interruption de décollage peut exposer l'avion et ses occupants à une forte décélération qui peut avoir des conséquences graves.

#### KLM 57W

Il faut relever que l'ordre de remise de gaz donné par le contrôle ADC

- dont la procédure différait de celle publiée,
- à une hauteur inférieure à 300 ft/sol,
- de nuit,
- par condition IMC,

a dû provoquer une forte charge de travail pour l'équipage de conduite.

## 2.2 Aspect ATC

La procédure d'interruption de décollage a été utilisée par le contrôle ADC en tant que solution d'urgence à la perte de séparation entre un avion à l'arrivée et un avion au départ.

Compte tenu des conditions météorologiques défavorables, l'incident grave entre les deux avions trouve son origine dans une gestion du trafic inadaptée à la situation et dans l'application de séparations réduites.

L'ordre d'interruption de décollage est une mesure d'urgence qui ne doit pas être considérée comme un concept de séparation du trafic.

## 3 Conclusions

### 3.1 Faits établis

- La piste en service était la piste 23.
- Le contrôleur d'aérodrome était en possession d'une licence appropriée.
- Les communications radio sur la fréquence TWR 118.7 MHz entre les pilotes des vols EZY 2076, KLM 57W et le contrôleur d'aérodrome se sont déroulées en anglais.
- Les communications radio sur la fréquence TWR 118.7 MHz entre les pilotes du vol HB-VOB et le contrôleur d'aérodrome se sont déroulées en français.
- Les conditions d'application d'une séparation réduite entre les avions sur la même piste n'étaient pas remplies. (réf. ATM - M Switzerland/ Aerodrome Control Section 9 – 4.11)
- A 18:36:07 UTC, le contrôleur d'aérodrome a autorisé l'avion EZY 2076 pour un décollage immédiat sur la piste 23.
- A 18:36:26 UTC, l'avion HB-VOB a annoncé qu'il avait quitté la piste à la voie ZOULOU.
- A 18:36:40 UTC, le contrôleur d'aérodrome a donné l'ordre à l'avion EZY 2076 d'interrompre son décollage.
- A 18:36:41 UTC, selon les enregistrements radar, l'avion EZY 2076 se trouvait à environ 400 m du seuil de piste 23 avec une vitesse de 74 kt.
- A 18:36:44 UTC, le contrôleur d'aérodrome a donné l'ordre au pilote de l'avion KLM 57W de remettre les gaz.
- A 18:36:52 UTC, le contrôleur d'aérodrome a réitéré l'ordre donné au pilote de l'avion EZY 2076 d'interrompre son décollage.

- A 18:36:57 UTC, le pilote de l'avion EZY 2076 a avisé le contrôle d'aérodrome qu'il avait décollé.
- Les conditions météorologiques ne permettaient pas de séparation visuelle.
- Le contrôleur d'aérodrome a ordonné au pilote de l'avion KLM 57W d'exécuter un virage à gauche.
- L'équipage de l'avion KLM 57W a viré à gauche en indiquant qu'il virait au cap de 150°.
- Le contrôleur d'aérodrome a ordonné à l'équipage de l'avion KLM 57W de voler au cap de 050°.
- Selon les enregistrements radar, les distances minimales entre les deux avions étaient de 1 NM horizontalement et de 300 ft verticalement.
- L'OACI considère que l'ordre ATC d'interruption de décollage pendant la phase d'accélération est une procédure d'urgence.

### 3.2 Causes

L'incident grave est dû au facteur suivant:

Rapprochement critique entre un avion en phase d'approche finale et un avion au décollage suite à une gestion du trafic inappropriée et le non-respect d'un ordre d'interruption de décollage donné par le contrôle d'aérodrome.

Berne, 9 avril 2008

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

Ce rapport exprime les conclusions du BEAA sur les circonstances et les causes de cet accident/incident grave.

Conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale (OACI, Annexe 13), l'enquête sur un accident d'aviation ou un incident grave a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Elle ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. Selon l'art. 24 de la loi fédérale sur l'aviation, l'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances d'un accident ou d'un incident grave.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

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

Investigation into the **incident** that occurred on **29.12.2006**

- Subject of transcript: **EZY2076 / KLM57W**
- Centre concerned: Swiss Radar Area West
- Designation of unit: Terminal Control Geneva, Aerodrome Control
- Frequency / Channel: 118.70 MHz
- Date and period (UTC) covered by attached extract: 29.12.2006  
18:31 - 18:38 UTC
- Date of transcript: 7th March 2007
- Name of official in charge of transcription:

- 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, 7th March 2007

---

Abbreviations

Sector                      Designation of sector

ADC            -    Swiss Radar Area West, Terminal Control Geneva, Aerodrome Control

<u>Aircraft</u>	-	<u>Call sign</u>	<u>Type of aircraft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	-	<u>ADES</u>
<b>2076</b>	-	<b>Easy 2076</b>	<b>B737</b>	<b>IFR</b>	<b>LSGG</b>	-	<b>EGGW</b>
<b>57W</b>	-	<b>KLM 57W</b>	<b>F100</b>	<b>IFR</b>	<b>EHAM</b>	-	<b>LSGG</b>
HOB	-	HBVOB	H25B	IFR	LIRN	-	LSGG

---

7th March 2007

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZY2076 / KLM57W of 29.12.2006



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

**Frequency: 118.70 MHz, Geneva Tower (HB-VOB, EZY2076 & KLM57W only)**

ADC	HOB	18:30:02	La Tour, bonsoir, Hotel Bravo Victor Oscar Bravo.	
HOB	TWR	06	Hotel Bravo Victor Oscar Bravo, bonsoir, continuez l'approche.	
TWR	HOB	10	Continue l'approche, Victor Oscar Bravo.	
				Sector in contact with: - RAM930E - DLH5PH
<b>ADC</b>	<b>2076</b>	<b>18:31:51</b>	<b>Geneva Tower, good evening, Easy two zero seven six, taxiing holding point runway two three.</b>	
<b>2076</b>	<b>ADC</b>	<b>57</b>	<b>Easy two zero seven six, good evening, report ready.</b>	<i>Change of controller</i>
<b>ADC</b>	<b>2076</b>	<b>18:32:00</b>	<b>Wilco.</b>	
				Sector in contact with: - RAM930E (x2)
HOB	TWR	18:32:56	Hotel Oscar Bravo, le vent, deux cent nonante degrés, trois nœuds, piste vingt-trois, autorisé atterrissage.	No reply
TWR	ZZZZ	18:33:05	XXXXX	Noise
HOB	TWR	07	Hotel Oscar Bravo, vous pouvez atterrir vingt-trois, le vent deux cent nonante degrés, trois nœuds.	
TWR	HOB	11	Atterrissage vingt-trois, Victor Oscar Bravo.	
				Sector in contact with: - DLH9KX
<b>ADC</b>	<b>2076</b>	<b>18:33:41</b>	<b>Easy two zero seven six, ready for departure.</b>	
<b>2076</b>	<b>ADC</b>	<b>45</b>	<b>Roger, departure in one minute.</b>	
<b>ADC</b>	<b>2076</b>	<b>48</b>	<b>XXXXX.</b>	Microphone noise

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZY2076 / KLM57W of 29.12.2006



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
ADC	57W	18:33:50	<b>Geneva Tower, good day, KLM five seven Whiskey, established ILS two three, sen, eight miles.</b>	
57W	ADC	55	<b>KLM five seven Whiskey, good evening, number two, report short final.</b>	
ADC	57W	59	<b>Roger.</b>	
			_____	
			_____	Sector in contact with: - AUA8GP
2076	ADC	18:34:35	<b>Easy two zero seven six, line up runway two three and wait.</b>	
ADC	2076	38	<b>Line up runway two three and wait, Easy two zero seven six.</b>	
			_____	
			_____	Sector in contact with: - AUA8GP

**Frequency: 118.70 MHz, Geneva Tower (all traffic)**

57W	ADC	18:35:01	<b>KLM five seven Whiskey, reduce to final approach speed.</b>
ADC	57W	05	<b>Reducing to final approach speed, KLM five seven Whiskey.</b>
HOB	ADC	09	Hotel Oscar Bravo, rapidement prochaine à droite s'il vous plaît.
ADC	HOB	12	Donc... par Zulu, vous confirmez, Oscar Bravo?
HOB	ADC	16	Heu oui, vous êtes attendu au nord, je crois.
ADC	HOB	19	Bon, okay, alors next à droite, Oscar Bravo.
HOB	ADC	35	Hotel Oscar Bravo, expédiez je vous prie, un avion sur la piste, un autre en courte.
ADC	HOB	39	Ouais, on expédie, Oscar Bravo.



## TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZY2076 / KLM57W of 29.12.2006



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>
57W	ADC	18:35:46	<i>KLM five seven Whiskey, continue approach, seven three seven will depart ahead of you.</i>	
ADC	57W	51	<i>Roger, KLM five seven Whiskey.</i>	
2076	ADC	18:36:07	<b>Easy two zero seven six, wind two niner zero degrees, three knots, runway two three, cleared immediate take-off.</b>	
ADC	2076	14	<b>Cleared take-off, Easy two zero seven six.</b>	
2076	ADC	17	<b>I said immediate, I want you to depart right now.</b>	
ADC	2076	20	<b>Ah, we are going now, Easy two zero seven six.</b>	
ADC	HOB	26	Oscar Bravo, évacué par Zulu.	
HOB	ADC	29	Hotel Oscar Bravo, le sol, cent vingt et un six sept cinq, au revoir.	
ADC	HOB	32	Cent vingt et un six sept cinq, Oscar Bravo, merci, au revoir.	
2076	ADC	40	<b>Easy two zero seven six, cancel take-off, stop take-off, stop take-off, break ...</b>	
57W	ADC	44	<i>... break, KLM five seven Whiskey, go around, I say again, go around, it's too short, I'm sorry.</i>	
ADC	57W	50	<i>Go around, KLM five seven Whiskey.</i>	
2076	ADC	52	<b>Easy two zero seven six, I say again, stop take-off, stop take-off.</b>	
ADC	2076	57	<b>Ah, Easy two zero seven six, sorry, too fast, we're airborne.</b>	
57W	ADC	18:37:01	<i>KLM five seven Whiskey, turn left immediately, left immediately during your go around, traffic is... departing ahead.</i>	
ADC	57W	09	<i>Left immediately, turning left heading one five zero, KLM five seven Whiskey.</i>	
57W	ADC	13	<i>KLM five seven Whiskey, fly heading zero five zero by the left.</i>	
ADC	57W	16	<i>Heading zero five zero, KLM five seven Whiskey, roger.</i>	

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: EZY2076 / KLM57W of 29.12.2006

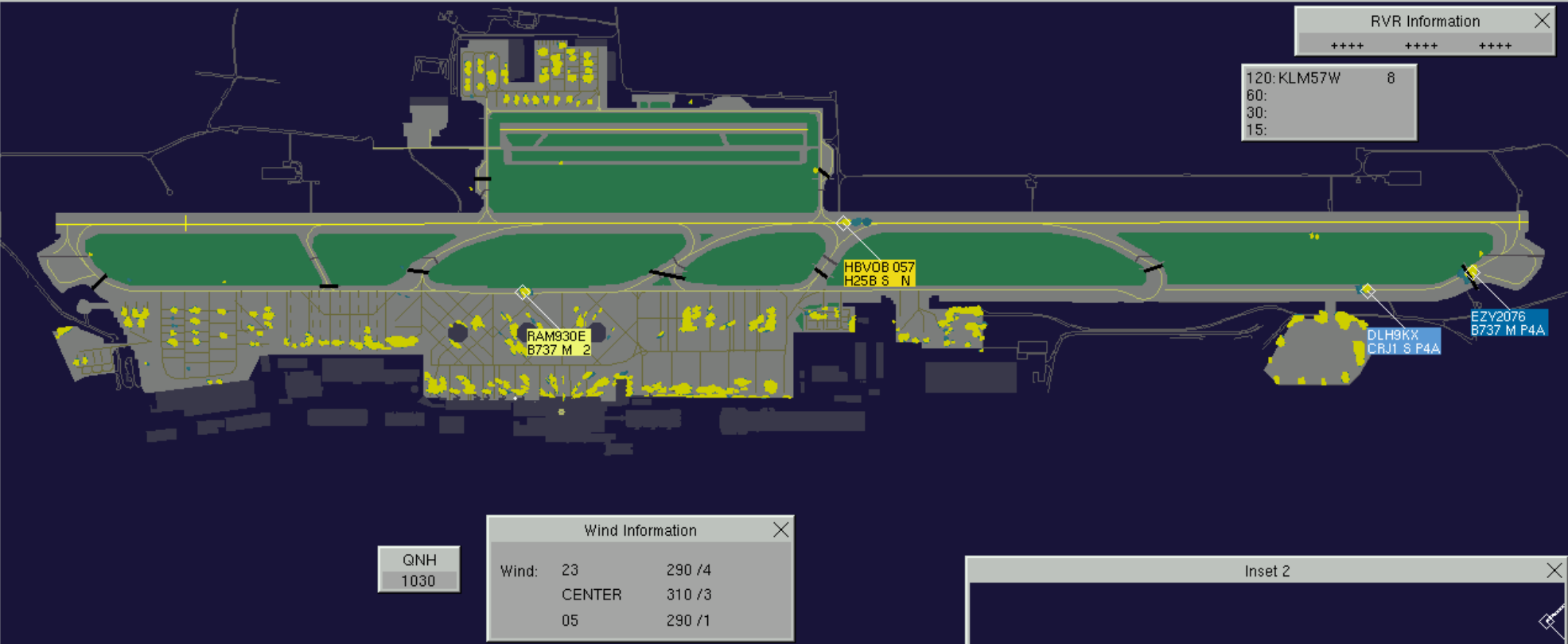


To <u>Col.1</u>	From <u>Col.2</u>	Time <u>Col.3</u>	Communications <u>Col.4</u>	Observations <u>Col.5</u>
57W	ADC	18:37:37	<i>KLM five seven Whiskey, thank you, continue climb to seven thousand feet on QNH one zero three zero.</i>	
ADC	57W	43	<i>Continue climb on seven thousand feet, QNH one zero three zero, KLM five seven Whiskey.</i>	
57W	ADC	49	<i>KLM five seven Whiskey, correct, fly heading zero five zero again for downwind and... contact Arrival on one three six decimal ... three, sorry, one three six two five zero.</i>	
ADC	57W	18:38:02	<i>The heading zero five zero for downwind, one three six two five zero, climbing seven thousand feet, KLM five seven Whiskey.</i>	
57W	ADC	10	<i>Correct.</i>	
2076	ADC	13	<i>Easy two zero seven six, for information, I will have to file a report for the situation, contact Departure now on one one nine five two five, bye.</i>	
ADC	2076	22	<i>Ah, one one nine five two five, Easy two zero seven six, that's now problem, thanks, bye.</i>	
			-end-	



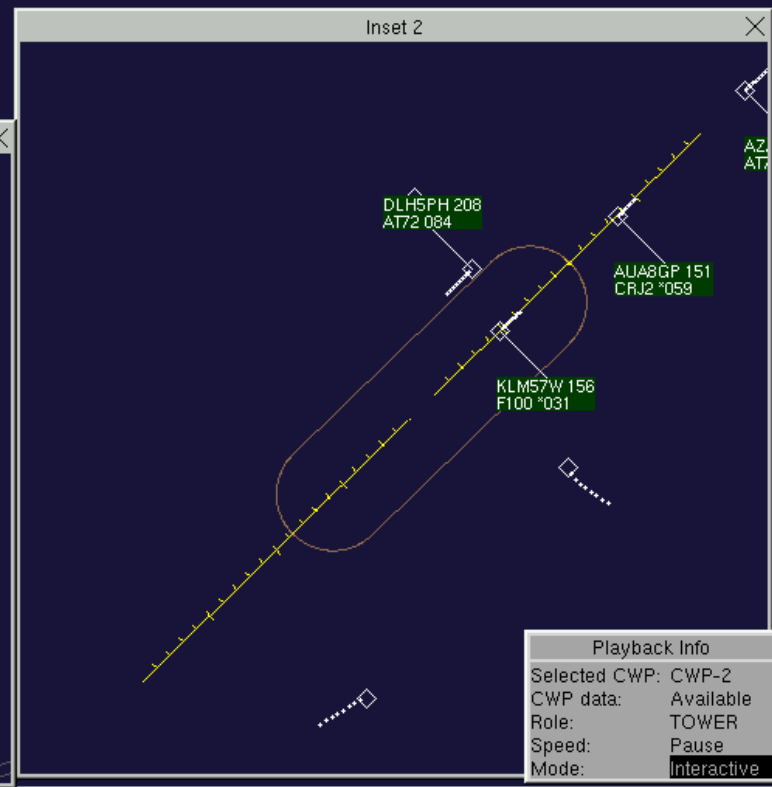
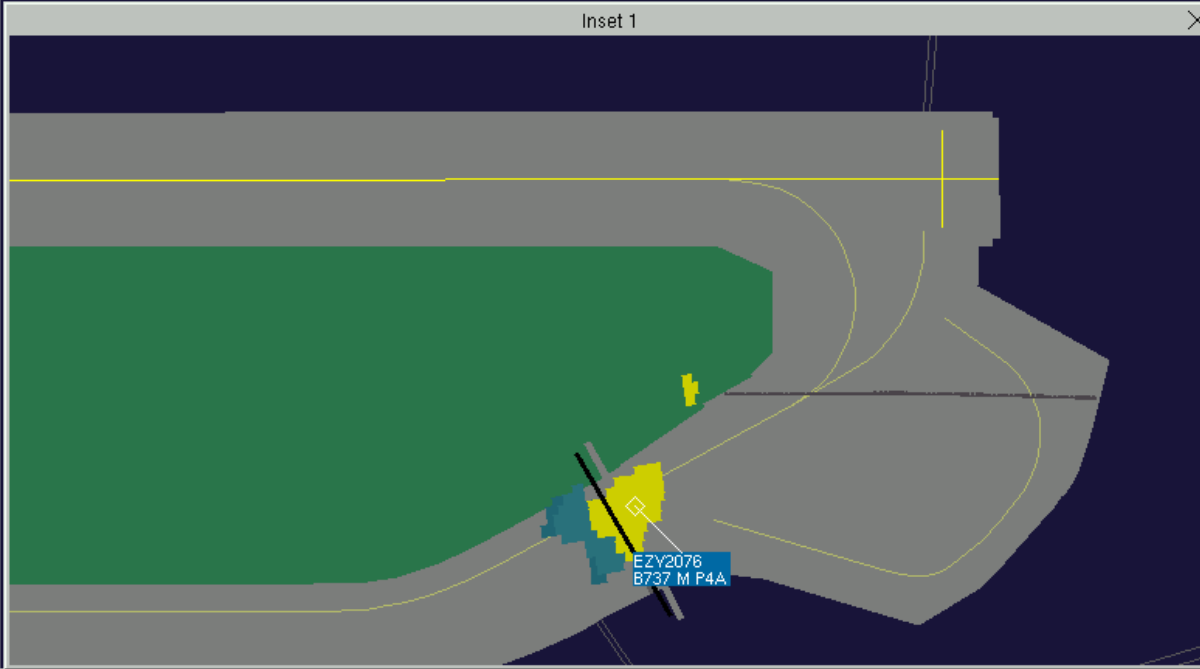
RVR Information  
++++ +++++ +++++

120: KLM57W 8  
60:  
30:  
15:



QNH  
1030

Wind Information		
Wind:	23	290 /4
	CENTER	310 /3
	05	290 /1



Playback Info  
 Selected CWP: CWP-2  
 CWP data: Available  
 Role: TOWER  
 Speed: Pause  
 Mode: Interactive



RVR Information

++++ +++++ +++++

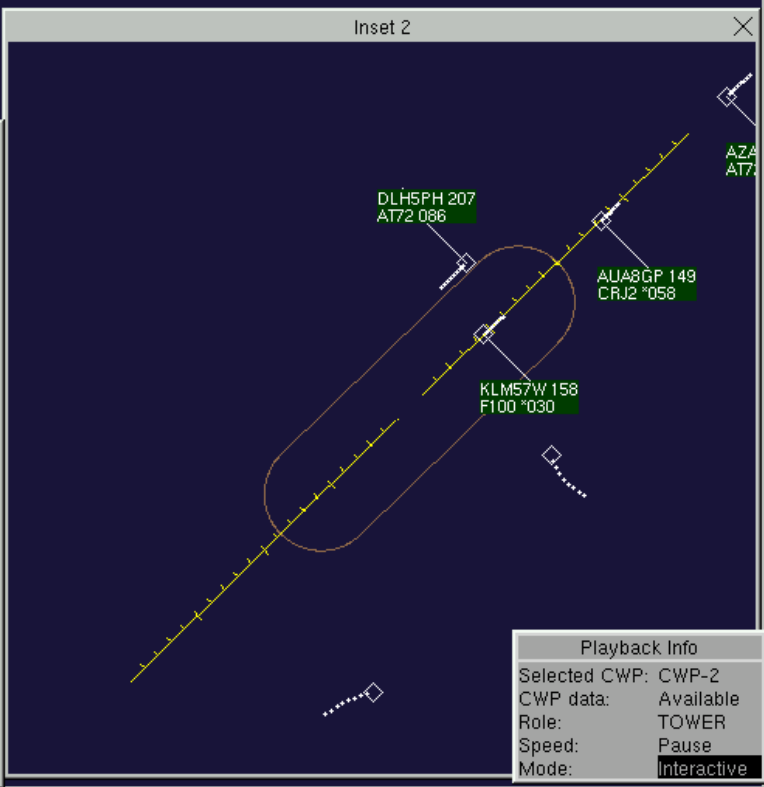
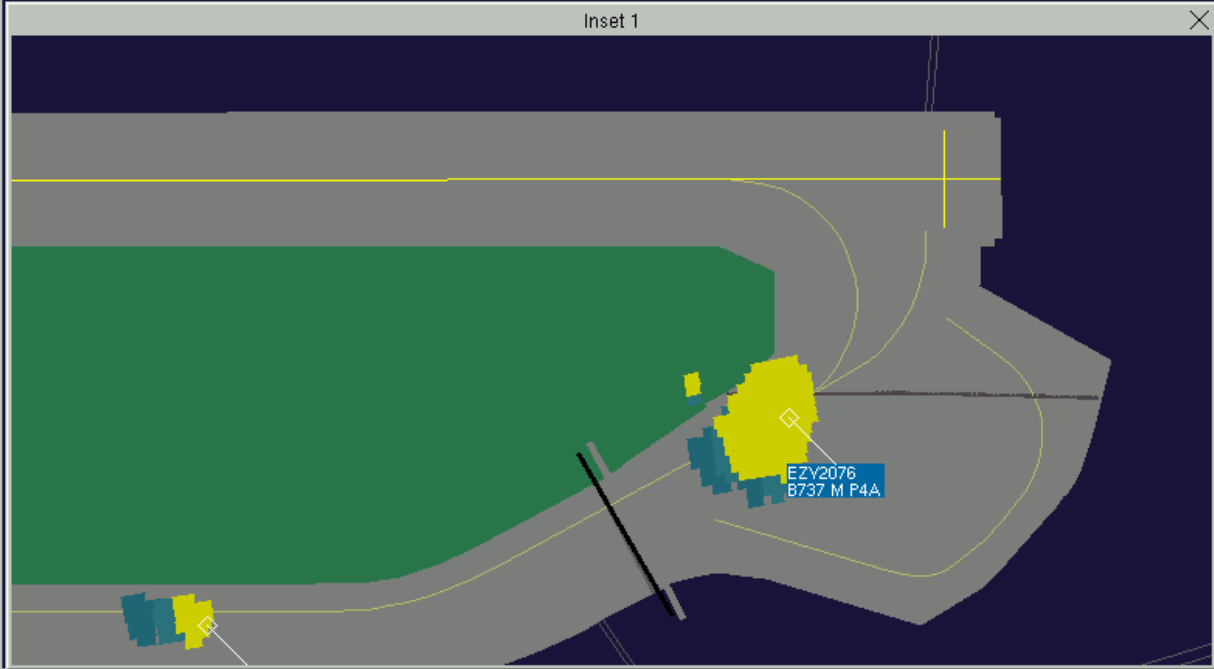
120: KLM57W 8  
 60:  
 30:  
 15:



QNH  
1030

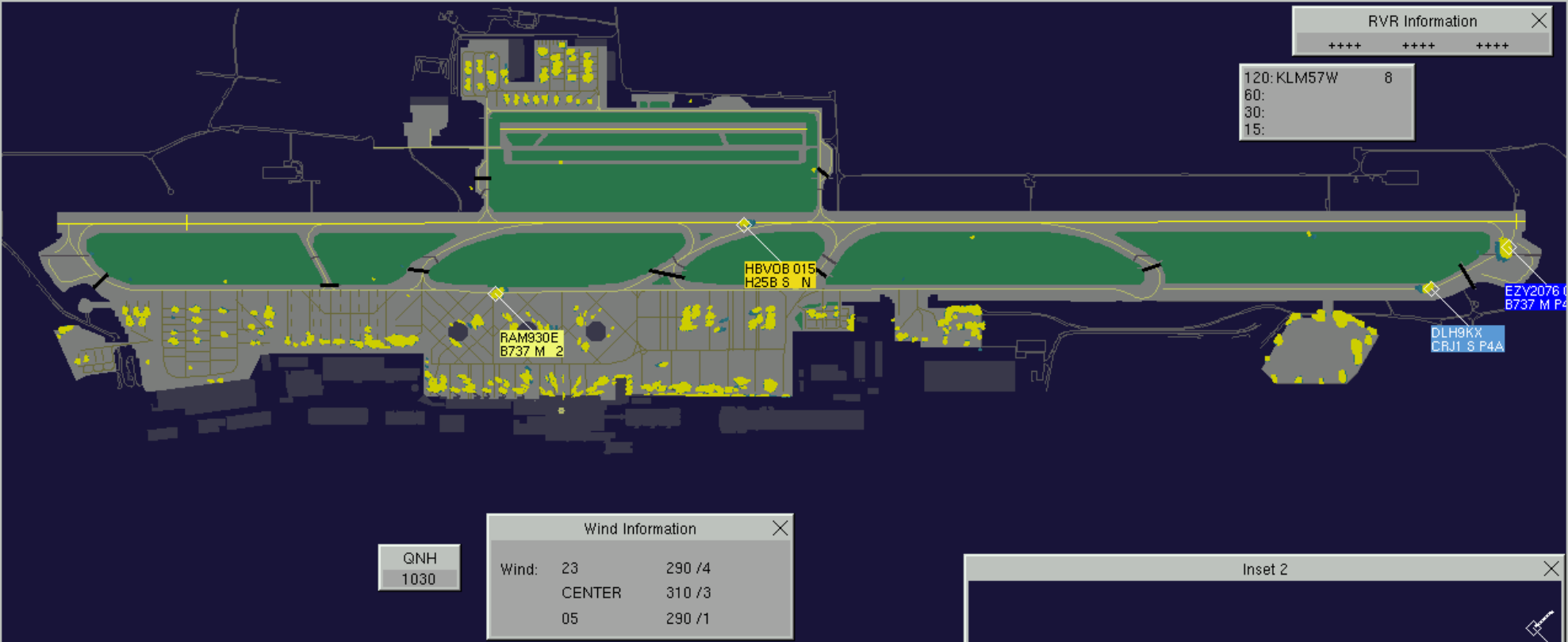
Wind Information

Wind:	23	290 /4
CENTER		310 /3
	05	290 /1



Playback Info

Selected CWP: CWP-2  
 CWP data: Available  
 Role: TOWER  
 Speed: Pause  
 Mode: Interactive

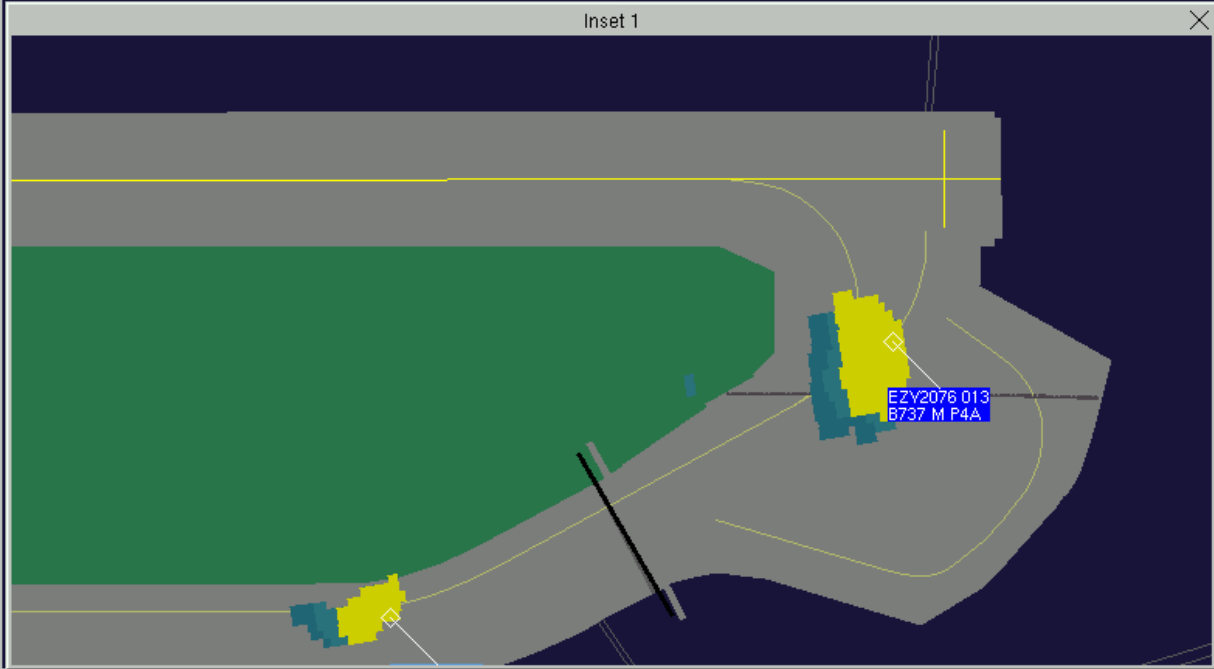


RVR Information  
++++ +++++ +++++

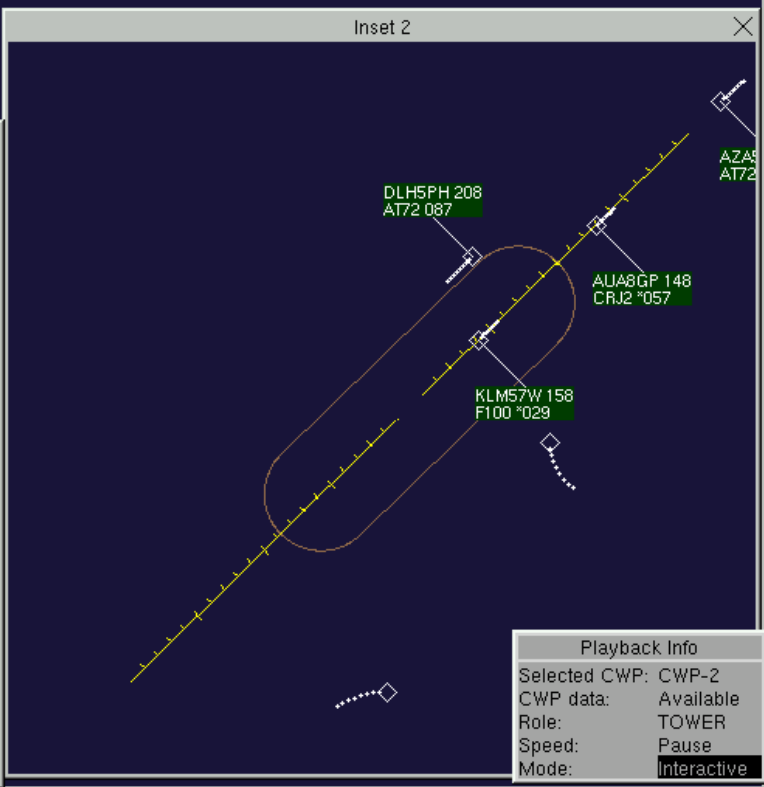
120: KLM57W 8  
60:  
30:  
15:

Wind Information  
Wind: 23 290 /4  
CENTER 310 /3  
05 290 /1

QNH  
1030



Inset 1



Inset 2

Playback Info  
Selected CWP: CWP-2  
CWP data: Available  
Role: TOWER  
Speed: Pause  
Mode: Interactive

