



Rapport final de la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aéronefs

concernant l'accident

de l'avion Piper Cherokee Warrior EC-CUB

survenu le 9 septembre 1976

à Bellevue/GE

L'enquête préalable a été close le 12 mai 1977 par la remise du rapport du 11 avril 1977 au président de la commission.

AERONEF Avion Piper Cherokee Warrior PA-28-151
EC-CUB

EXPLOITANT Real Aeroclub de Avila et Sanchidrian
(AVILA), Calle Valpino s/n (Espagne)

PROPRIETAIRE " "

PILOTE Année de naissance 1948

LICENCE de pilote privé établi par les
autorités espagnoles

HEURES DE VOL

TOTAL 180	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS env. 60
TYPE EN CAUSE 112	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS env. 60

LIEU Bellevue GE, à 500 m au N du seuil 23
de l'aéroport de Genève-Cointrin

COORDONNEES 6.07.30 E/46.15.15 N **ALTITUDE** 420 m

DATE ET HEURE 9 septembre 1976 1104 GMT

TYPE D' UTILISATION vol privé

PHASE DU VOL approche à vue

NATURE DE L' ACCIDENT atterrissage forcé

TUES ET BLESSES

BLESSURES	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLES			
NON MORTELLES			
NEANT	2		

DOMMAGES A L'AERONEF

gravement endommagé : train gauche et roue de proue arrachés, aile gauche détruite, hélice, capot moteur et fuselage déformés.

AUTRES DOMMAGES

insignifiants

DEROULEMENT DU VOL

1. Le pilote entreprend un voyage circulai repassant par Perpignan, Marseille, Venise, Vérone, Bergame et Genève, à bord de l'avion Piper Warrior EC-CUB, appartenant à l'Aéroclub d'Avila (Espagne).

Il est accompagné d'un pilote commercial et instructeur de vol VFR de jour.

2. Le jeudi 9 septembre 1976, l'avion décolle à 7.27 h GMT de Bergame (Italie) à destination de Genève, après qu'eut été déposé le plan de vol suivant :

- lime 0715 lsgg (FIR boundary) 0825
- 0080 VFR st e e e srn pas
- lsgg (arrivée) 0945 limc
- fuel/0430 pob 2

Le plan de vol n'indique pas le nom du commandant.

3. Le parcours suivi par l'avion ne peut être reconstitué avec précision. Comme le montre la transcription des communications radio établies dès 8.59 GMT avec Genève-Information - l'avion se situant alors dans la région du Simplon - le pilote éprouve de sérieuses difficultés à s'orienter et à transmettre les indications de position demandées par Genève-Information.

Les communications sont rendues ardues par des difficultés de compréhension de la part de l'équipage.

4. A 10.15 GMT, l'avion s'annonce par le travers de Passeiry au niveau de vol 115, sans contact visuel avec le sol. Dès ce moment et jusqu'à 10.55 GMT, le Warrior erre dans la TMA de Genève, "on top" ou entre des couches, en descendant du niveau 115 à l'altitude de 3000 ft.
5. A 10.59 GMT, alors qu'il se trouve dans -la région de Versoix, le pilote annonce qu'il a la piste en vue; il est autorisé à effectuer une approche directe sur la piste en dur 23.
6. A 1 km du seuil de piste, peu avant le passage de l'autoroute, le moteur tombe en panne après quelques ratés. Un essai de remise en marche ne donnant pas de résultat, le pilote constate qu'il n'est pas assez haut pour franchir en

vol plané les herbes des feux d'approche dans sa trajectoire. Il vire à droite d'environ 45° en direction d'un champ labouré à proximité des antennes de la station de radio de Colovrex.

L'entrée de ce champ est constituée par un chemin, bordé d'un talus de 40 à 50 cm de haut. L'avion accroche ce talus à 11.04 GMT, rebondit et s'immobilise à 108 m du premier impact, la jambe de train gauche arrachée.

Les occupants sont indemnes.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence de pilote privé. Aucun indice ne permet de supposer qu'il n'était pas en bonne santé lors de ce vol.
- Il était accompagné d'un pilote titulaire d'une licence valable de pilote commercial avec qualification d'instructeur de vol VFR de jour.
- L'avion EC-CUB était admis à la circulation. L'enquête n'a révélé aucun indice de défectuosité préexistante en relation avec l'accident.
- L'examen de l'épave, en particulier du circuit de carburant, a permis d'établir que les deux réservoirs ne contenaient au total plus que 0.8 litre d'essence, que la tuyauterie d'alimentation et la cuve du carburateur étaient vides et le filtre à essence propre.
- Lors du décollage à Bergame, les réservoirs contenaient 135 à 140 litres au total.
- La durée de vol prévue dans le plan de vol était de 2.30 h.
- La durée effective du vol a été de 3.37 h.
- L'arrivée dans la TMA de Genève s'est effectuée sans vue du sol.
- La situation météorologique était la suivante :

Situation générale selon le Centre météorologique de l'aéroport de Cointrin

Faible dorsale anticyclonique de la Méditerranée occidentale aux Balkans, profonde dépression centrée sur l'Ecosse, d'où flux assez rapide de WSW sur l'Europe occidentale et centrale.

Approche d'une perturbation orageuse venant de l'ouest, traversant la Suisse romande l'après-midi, d'où ciel couvert, pluie et vent soufflant en rafales.

Isotherme de 0° vers 3000 m, s'abaissant vers 2400 m après le passage de la perturbation.

Situation locale : Genève-Aéroport :

	<u>1050 GMT</u>	<u>1120 GMT</u>
Vent :	210° MAX 24 kt	240° 10 kt
Visibilité :	8 km	8 km
Temps :	averses de pluie	---
Nuages :	1 Sc 2000 ft/sol 7 Cu 4000 ft/sol	1 Sc 2000 ft/sol 7 Cu 4000 ft/sol
Température :	+ 14° C	+ 15° C
Point de rosée :	+ 10° C	+ 10° C
QNH :	1013,7 mb	1013,7 mb
QFE :	964,8 mb	964,8 mb

Au moment de l'accident, le temps était certainement le même, les rafales de vent du sud-ouest atteignant 25 kt environ.

- La météo de route, remise au pilote à Bergame, mentionnait pour Genève (0 h - 13 h) :

Vent : 230°/10 kt, visibilité 10 km, nuages : 3/8 Sc à 4000 ft, 5/8 Ac à 8000 ft.

ANALYSE

1. La grande différence entre le temps de vol prévu et la durée effective du vol s'explique par les difficultés de navigation éprouvées par le pilote au-dessus des Alpes. Il

est certain que dans la phase de vol comprise entre le début des communications radio avec Genève-Information et l'arrivée dans la région genevoise l'avion se trouvait au-dessus ou entre des couches de nuages compactes, qui rendaient très aléatoire la navigation à vue à l'altitude de croisière choisie. C'est pourquoi les indications de position émises par le pilote étaient fortement sujettes à caution.

2. Le vol à vue non contrôlé dans la voie aérienne A 1, la TMA et la CTR de Genève, en partie par conditions IMC, sans vue du sol et à différentes altitudes constituait un grave danger pour les avions volant en IFR dans ces espaces aériens autant que pour le EC-CUB lui-même.
3. L'accident est la conséquence d'une panne sèche, intervenue après un temps de vol considérablement supérieur à celui prévu par l'équipage. Les conditions dans lesquelles s'est effectuée la seconde phase du vol - sans vue du sol - ne permettaient guère d'envisager un atterrissage de précaution au moment où l'indication de la réserve de carburant disponible laissait douter de la possibilité d'atteindre l'aéroport de destination avec une sécurité suffisante.
4. Le pilote n'ayant fait aucune mention de l'épuisement imminent de ses réserves de carburant, les contrôleurs du trafic aérien n'avaient aucune raison d'accorder un traitement spécial à l'avion EC-CUB.
5. De toute évidence, les conditions rencontrées au cours du vol (nuages, vents) dépassaient les possibilités du pilote, peu expérimenté en ce qui concerne le vol dans les Alpes. Il semble que la présence à bord d'un instructeur de vol n'ait pas constitué une aide efficace, ne fût-ce que pour inciter le pilote à rebrousser chemin lors des premiers indices du caractère aléatoire de la poursuite du vol.
6. La hauteur sur sol au moment de la panne était trop faible pour que l'avion puisse encore atteindre l'aéroport; la décision du pilote d'obliquer à droite vers un champ était adéquate, au vu des obstacles situés dans le prolongement de l'axe de la piste.

CAUSES PROBABLES

Atterrissage forcé manqué, à la suite d'une panne sèche à faible hauteur.

Des erreurs de navigation et la faible expérience de vol alpin de l'équipage ont contribué à l'accident.

Berne, le 23 juin 1977

Atterrissage forcé ECCUB le 9 septembre 1976

Transcription des communications radiotéléphoniques échangées entre le service d'information de vol de Genève, la tour de contrôle de Genève et ECCUB.

Heures GMT

Abréviations:

FIC	-	Genève Information
TWR	-	Tour de Genève
EUB	-	ECCUB
PPS	-	PHLPS
HFG	-	HBGFG
477	-	CALEDONIAN 477
HFA	-	HBHFA
HBI	-	HBLBI
755	-	KLC 755
665	-	AIR France 665
HBF	-	HBIHF
HKK	-	HBOKK
HWR	-	HBEWR

Frequence 122.0 : (Genève Information)

0859 35	EUB	Ginebra Echo Charlie Charlie Uniform Bravo.
0859 46	FIC	Station calling Geneva Information bonjour, say again your call sign please.
0800 29	EUB	Gendve, Echo Charlie Charlie Uniform Bravo.
0800 33	FIC	Echo Charlie Charlie Uniform Bravo bonjour, go ahead.
0900 37	EUB	Good morning, our flight plan is Ischia, euh ... Orio, Bergamo ... to Gendve. ETA ... euh ... Papa Alpha Sierra fourty five minutes go ahead.

0901 02 FIC Echo Uniform Bravo confirm your position.

0901 08 EUB Euh ... now ... euh ... abeam Gross Matterhorn.

0901 19 FIC Echo Uniform Bravo confirm Monte Rosa ?

0901 23 EUB Affirmative.

0901 25 FIC And at what altitude ?

0901 31 EUB One five five zero zero.

0901 35 FIC Roger, what is your estimate time of arrival at Geneva

0901 44 EUB Four ... euh ... forty ... five minutes.

0901 48 FIC Roger, time four five and the QNH is one zero one four

0901 57 EUB Roger.

0902 48 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

0902 54 EUB Geneva Charlie Uniform Bravo, go.

0902 58 FIC For information there is a shooting area near Sion, north of Sion, extending from ground up to one seven four zero zero feet.

0903 16 EUB one seven zero zero feet.

0903 22 FIC One seven thousand four hundred feet.

0903 27 EUB One seven thousand.

0903 49 FIC And Echo Uniform Bravo do you carry a transponder ?

0903 54 EUB Negative.

0903 56 FIC Roger.

0904 28 FIC Echo Uniform Bravo what will be your routing to Geneva

0904 41 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva Information.

0904 55 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva.

0905 13 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

0905 24 FIC Echo Uniform Bravo, how do you read Geneva ?

PPS ...

0906 59 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva.

0907 08 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva Information how do you read ?

0907 15 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo, over.

0907 19 FIC Roger, I was calling you since three minutes, what is your routing to St. Prex ?

0907 31 EUB Our heading two eight zero, over.

0907 37 FIC Roger are you proceeding from Monte Rosa direct to the ... airfield of Geneva, or what will be your routing ?

0908 00 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

0908 05 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo, over.

0908 08 FIC Echo Uniform Bravo how do you read ?

0908 21 EUB I receive with difficulty your transmission.

0908 25 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva, how do you read Geneva Information ?

0910 50 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo, how do you read Geneva ?

0910 58 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo, over.

0911 05 FIC Uniform Bravo what is your position now ?

0911 11 EUB Stand by.

PPS ...

0912 23 FIC And Papa Papa Sierra what is your position now ?

0912 52 FIC Echo Uniform Bravo Geneva, report your position.

0913 06 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva.

0913 10 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo, our position is ... is the position two eight zero Sierra nov ... euh ... Sierra Romeo November and three six zero Tango Oscar Papa.

0913 31 FIC Roger, confirm you are in VMC ?

0913 34 EUB That's affirmative.

0913 39 FIC Roger, can you give your geographical position ?

0913 44 EUB Yes, we ... we maintain, the position should be Sierre.

0913 50 FIC Sierre ?

0913 52 EUB Affirmative.

0913 54 FIC Roger, are you proceeding along the Rhfine valley ?

0914 01 EUB Roger ...

0914 05 FIC What is your routing to Geneva ? Are you proceeding along the Rhône valley or are you going direct to Geneva ?

0914 15 EUB Our ... our route two eight zero for Geneve.

0914 22 FIC Roger, and your altitude ?

0914 31 EUB Flight level one five five zero zero.

0914 40 FIC Echo Uniform Bravo roger ... report abeam ... Montreux.

0915 05 FIC Echo Uniform Bravo did you copy ?

0915 09 EUB Geneva Charlie Uniform Bravo, over.

0915 13 FIC Echo Uniform Bravo give a call abeam

Montreux, when you are coming in sight of the lake of Geneva.

0915 22 EUB Will contact, thank you.

0916 04 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

0916 08 EUB Geneva Uniform Bravo.

0916 12 FIC For information there is another traffic inbound Sion, is coming from the Monte Rosa, descending to Sion, a Mystère twenty.

0926 27 EUB Thank you.

0926 36 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva.

0926 41 EUB Genève Charlie Uniform Bravo over.

0926 44 FIC Report your position.

0926 47 EUB Abeam Cervino mountain.

0926 53 FIC Say again.

0927 57 EUB Our position abeam Cervino mountain.

0927 26 FIC Echo Uniform Bravo sorry I didn't understand, confirm your desti ... ah your point.

0927 34 EUB Affirmative we confirm the flight conditions VFR.

0927 39 FIC Roger, and I didn't understand your position, say again your position.

0927 45 EUB Our position ... to abeam mount, mountain Cervino mountain, Cervino mountain.

0927 58 FIC Cervino mountain ?

0927 59 EUB Affirmative.

0928 05 FIC Roger.

0929 46 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

0929 52 EUB Euh ... Echo Uniform Bravo

0929 56 FIC Eh ... confirm you are still inbound to Geneva, you are coming to Geneva

airfield ? To land ?

0930 03 EUB Affirmative, we are coming to Genève.

0930 07 FIC Roger ... and you are still on direct course to Geneva ?

0930 21 EUB Yes, we go ... we confirm destination Genève, landing to Genève.

0930 27 FIC Roger, and ... estimated time of arrival at four five ?

0930 34 EUB Euh ... a ... approximate with hour ... delay, delay, delay ... and we estimate ... more twenty minutes our estimate hour.

0931 04 FIC Echo Uniform Bravo roger, report your altitude.

0931 10 EUB ... roger.

0931 11 FIC Echo Uniform Bravo report your altitude.

0931 17 EUB Flight level one five five zero zero roger.

0931 32 FIC Echo Uniform Bravo roger.

0933 21 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

0933 28 EUB Geneva Uniform Bravo.

0933 32 FIC Echo Uniform Bravo are you on a course to Geneva now, are you coming to Geneva now ?

0933 40 EUB Affirmative.

0933 45 FIC Roger, and what is your geographical position now ?

0934 41 EUB Our ... geographic position is ... south west Cervino mountain and we ... estimate point Valpeline in five minutes.

0934 48 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo.

0934 52 FIC Echo Uniform Bravo go ahead.

0934 54 EUB Our geographic position is south west

Cervino mountain, estimate ... estimating five minutes the point Valpeline go ahead.

0935 16 FIC Echo Uniform Bravo spell out your next reporting point.

0935 24 EUB Our next reporting point Courmayeur, but to abeam Courmayeur.

0935 36 FIC Echo Uniform Bravo I am sorry, I can't understand, spell out your next reporting point, spell out with letters.

0935 45 EUB Reporting point to abeam (illisible) Courmayeur.

0936 30 FIC Echo Uniform Bravo I am sorry, I cannot understand do you speak french ?

0936 39 EUB Euh ... euh ... May I use speak eh speak eh Italian language ?

0936 47 FIC Roger stand by.

0937 44 FIC Echo Hotel Bravo Ginevra.

0937 45 EUB Ginevra Charlie Uniform Bravo roger.

0937 53 FIC What's your position now ?

0937 54 EUB Our position is abeam Valère, Valère mountain, over.

0938 13 FIC Confirm abeam Sion, the city of Sion ?

0938 20 EUB Yes, we there ... we confirm abeam Valère mountain, our next reporting point Cham ... abeam Chamonix ... over.

0938 39 FIC OK l'ultima citta che ha passata è Chamonix ?

0938 43 EUB No, noi speriamo e stimiamo Chamonix a quindici minuti. Riporteremo in quindici minuti over.

0938 53 FIC OK report Chamonix.

HHF ...

	HKK	...
	HWR	...
0952 53	FIC	Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva.
0952 58	EUB	Genève Charlie Uniform Bravo.
0953 03	FIC	Report your position.
0953 12	EUB	Our position ... abeam Chamonix.
0953 16	FIC	Roger, your altitude ?
0953 23	EUB	Our altitude one one five zero zero.
0953 29	FIC	Roger, give a call abeam Bonneville.
0953 38	HFA	Eh Genève de Hotel Bravo Hotel Fox Alpha, bonjour.
0953 42	FIC	Echo Uniform Bravo did you copy ?
0953 50	EUB	Geneva Charlie Uniform Bravo roger.
0953 54	FIC	Echo Uniform Bravo give a call abeam Bonneville.
0954 05	EUB	Geneva ... please repeat.
0954 08	FIC	Yes, next call Echo Uniform Bravo abeam Bonneville.
0954 17	EUB	(illisible) OK thank you.
	HFA	...
	HHF	...
	HWR	...
	HKK	...
1015 38	FIC	Hotel... Correction Echo Uniform Bravo Information, what is your position now ?
1015 48	FIC	Echo Charlie Charlie Uniform Fravo Geneva Information.
1015 54	EUB	Geneva Information Echo Charlie Charlie Uniform Bravo, our position is abeam Pass ... Passeiry, Passeiry, Passeiry.

1016 04 FIC Abeam Passeiry, at what level ?

1016 10 EUB Our position is to abeam Pass...seiry,
Passeiry.

1016 18 FIC Euh roger understood abeam Passeiry,
but what is your flight level please,
your altitude ?

1016 30 EUB Flight level one one five zero zero.

1016 36 FIC Understood flight level ore one five...
you are passing south of Passeiry ?

1016 42 EUB Affirmative.

1016 43 FIC Roger.

1016 58 FIC Echo Uniform Bravo have you transponder
on board ?

1017 03 EUB negative.

1017 04 FIC Roger.

HFG ...

1018 40 FIC Echo Uniform Bravo confirm destination
is Geneva ?

1018 54 EUB Huh ... we maintain the flight level.

1018 59 FIC Roger but what is your destination
please.

1019 03 EUB Our destination is Genève.

1019 05 FIC Genève roger.

1019 07 FIC And have you ground contact ?

1019 11 EUB negative

1019 12 FIC negative roger.

HFG ...

477 ...

HHF ...

HWR ...

HKK ...

HEI ...

1030 21 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo
Geneva Information

1030 25 EUB Geneva Charlie Uniform Bravo.

1030 28 FIC Uniform Bravo what's your position ?

1030 38 EUB Our position is ... to ... seven, seven
minutes for airport.

1030 48 FIC Uniform. Bravo say again please.

1031 03 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

1031 09 EUB Geneva Charlie Uniform Bravo.

1031 14 FIC Uniform Bravo do you have a ground
contact ?

1031 18 EUB negative.

1031 20 FIC Roger, what's your altitude ?

1031 31 FIC Echo Uniform Bravo what's your altitude
or flight level ?

1031 41 EUB Geneva Echo Uniform Bravo.

1031 43 FIC What is your flight level or altitude
please ?

1031 45 EUB One one five zero zero.

1031 49 FIC Roger

1033 03 FIC Caledonian four seven seven Geneva
Information.

1033 06 477 Go ahead please.

1033 07 FIC Roger the Genoa met report from one
zero one five; wind one four zero at
ten knots, visibility six kilometers,
three octa two thousand feet, four octa
four thousand feet, temperature two
zero, dew point one five, QNH one zero
one seven, nosig.

1033 32 477 Ah thank you very much four seven
seven, I copied.

1033 34 FIC Roger.

1040 32 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva.

1040 52 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva Information

1040 56 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo

1041 01 FIC Echo Uniform Bravo for information the latest Geneva met report; wind two one zero degrees one five knots maximum two eight knots, visibility eight kilometers, rain showers, one octa at three five zero zero feet, eight octa four five zero zero feet, QNH one zero one four, and the temperature is one six, and the dew point one zero.

1041 34 EUB Thank you.

1041 35 FIC And Echo Uniform Bravo what are your intentions ?

1041 40 EUB Ah... I were ... I were ... now flight level eight ... seven five zero zero, we estimate in four minutes, five minutes field in sight.

1041 57 FIC Say again your flight level ?

1042 03 EUB Our ... Echo Uniform Bravo Genève, flight level seven five zero zero.

1042 10 FIC Uniform Bravo roger.

1042 15 FIC And confirm you are still ... on top ?

1044 09 FIC Echo Uniform Bravo Geneva

1044 12 EUB Geneva Uniform Bravo.

1044 18 FIC Uniform Bravo yes ?

1044 21 FIC Uniform Bravo what's your actual position ?

1044 35 EUB We proceed now ... estimate about four minutes from ND ... NDB.

1044 43 FIC From what NDB ?

1045 51 FIC Echo Uniform Romeo give a short count for DF.

1046 23 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo Geneva Information.

1046 29 EUB Geneva Information Charlie Uniform Bravo.

1046 34 FIC Roger, can you give me a position ?

1046 40 EUB Three minutes eh five delay.

1052 22 FIC Echo Uniform Bravo Geneva.

1052 32 EUB Uniform Bravo, roger.

1052 35 FIC Uniform Bravo what is your flight level ?

1052 43 EUE Six zero zero zero

1052 46 FIC Confirm six thousand feet ?

1052 49 EUB Six thousand feet, affirmative.

1052 53 FIC Roger, and are you on top still ?

1052 57 EUB Please you repeat ?

1053 18 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo please could you (illisible) the QNH in inch?

1053 28 FIC The QNE is one zero one three now, one zero one three.

1053 33 EUB Please could you (illisible) in inch, inch?

1054 42 FIC Echo Charlie Charlie Uniform Bravo say again your request.

1054 56 EUB Uniform Bravo, our present position is over the lake, at three thousand feet.

1055 11 FIC Roger, you have a ground contact ?

1055 15 EUB ...egativo.

1055 23 755 Ah Geneva Kilo Mike Charlie seven five five.

1055 27 FIC Kilo Mike Charlie seven five five go

ahead.

1055 29 755 Could you pass me a latest actual Malta weather ?

1055 34 FTC Ok, call you back.

1055 35 755 Thank you.

1055 38 FIC Echo Uniform Bravo, confirm you have ground contact ?

1055 49 EUB Geneva Charlie Uniform Bravo, over.

1055 54 FIC Uniform Bravo do you have a ground contact ?

1055 57 EUB Affirmative.

1055 58 FIC Ok.

1056 40 FIC Echo Uniform Bravo Geneva

1056 45 EUP Geneva Uniform Bravo

1056 48 FIC Uniform Bravo contact now Geneva tower on one one eight decimal seven, good bye.

1056 55 EUB Ok.

Frequence 118,7 : (Tour de Genève)

1058 05 EUB Genève ... Genève tower Echo Charlie Charlie Uniform Bravo.

1058 11 TWR Uniform Bravo good morning what is your position ?

1058 18 EUB Our present position is three minutes from NDB

1058 29 TWR Would you say again, three minutes to ?

1058 34 EUB Affirmative, three mi... three minutes... to NDB.

1058 40 TWR Yes, which NDB please ?

1058 55 TWR Echo Uniform Bravo eh confirm you are proceeding to Golf Lima Alpha NDB ?

1059 04 EUB Ah... we confirm Oscar Golf.

1059 on TWF Ah roger, Oscar Golf and ... runway in use is two three, the QNH one zero one three, report over Oscar Golf.

1059 19 EUB We ... we report, we have field in sight, we request for a directly "aproximacion" for two four.

1059 29 TWR Ok, make a straight in approach for runway two three, Uniform Bravo.

1059 34 EUB Ok affirmatif two three, and ... for ... two three

1059 42 TWR Ok.

1100 44 TWR Uniform Bravo confirm you are passing the NDB Oscar Golf now ?

1100 49 EUB (illisible) in eh ... in the short ... eh in the in the short approximated for two three.

1100 56 TWR Roger Uniform Bravo you are cleared to land on the concrete runway.

1101 05 EUB Roger, cleared to land.

1101 07 TWR Ok... the wind is from two four zero degrees at six knots.

1101 12 EUB Two three zero degrees at six knots.

1101 16 TWR Ok, and Uniform Bravo make a long landing, a long landing on the second part of the runway.

1101 31 665 Air France six cent soixante- cinq au point d'attente.

1101 33 TWR Ok six soixante-cinq restez dégagé.

1101 38 665 Ok

1101 44 EUB We (claxon) we are in emergency because is (illisible)

1101 53 TWR Euh...I am sorry say again ?

1101 54 EUB Emergency for (claxon) we are (illisible)

1102 12 TWR Six soixante-cinq est-ce que vous avez en vue un avion léger à la hauteur du seuil ?

1102 16 EUB We are directly for a proximate because our fuel tank is ... is with difficult.

1102 27 665 Six soixante-cing on voit un avion en finale, un petit gars tourists.

1102 32 TWR Ah oui d'accord merci.

1102 34 EUB We are in eh in ahead of the three euh two three, euh ...

1102 40 TWR Roger Uniform Bravo, I confirm you are cleared to land on runway two three concrete.

1103 46 665 Euh ... euh six soixante-cinq là, le petit avion vient de se crasher juste en bordure de piste là hein.

1103 51 TWR Oui merci on a vu, six soixarte-cinq pouvez vous aligner.

1103 54 665 Ok

1104 25 EUB Geneva Echo Charlie Charlie Uniform Bravo we stay outside in the head the runway.

1104 32 TWR Yes Uniform Bravo I have you in sight ... we send you euh the firemen.

1104 40 TWR Air France six soixarte-cinq vous pouvez décoller, the wind ... le vent deux cent dix degree a cinq noeuds.

1104 51 665 Euh six soixante-cing on decollé.

1104 53 TWR Merci je confirme le vent deux cent dix degrés six noeuds.

1105 32 TWR Euh Uniform Bravo how much persons do you have on board ?

1105 58 TWR Air France, six soixante-cing prenez contact avec le Depart cent vingt-et-un trois, au revoir Messieurs.

1106 14

665

Euh six cent soixante-cinq cent vingt-
et-un trois, au revoir.

Transcription certifiée
complète et conforme à la
bande originale.

Genève, le 17 septembre 1976

RADIO SUISSE S.A.
SÉCURITÉ AÉRIENNE
1215 Genève 15 Aéroport