



Rapport Final **du Bureau d'enquêtes sur** **les accidents d'aviation**

concernant l'incident (Airprox)

entre DAH1170 et AFR1217

du 21 septembre 2000

Genève area control center

URSACHE

Der Zwischenfall ist auf die Nichteinhaltung der ATC-Freigabe durch den Piloten des Fluges DAH1170 zurückzuführen.

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
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

LIEU	Genève area control center
DATE/HEURE	21 septembre 2000 / 0935 UTC
AERONEFS	1. DAH1170, Boeing 737-200, Air Algerie 2. AFR1217, British Aerospace BA46, Air France

SERVICE ATS	Centre de contrôle régional (ACC)
CONTRÔLEUR	Contrôleur radariste secteur INI EST
ESPACE AERIEN	C

DÉROULEMENT

Jeudi 21 septembre 2000 à 09h35 UTC, un avion du type Boeing 737-200, DAH1170, vol commercial de Constantine à Bâle, au niveau de vol 310, est autorisé à descendre au niveau de vol 270.

Au même moment, AFR1217, un avion du type BA46, vol commercial de Florence à Paris Charles de Gaulle se trouve au niveau de vol 260 et va croiser la route du vol DAH1170 dans la région de MOLUS. Le vol DAH1170 continue sa descente en dessous du niveau de vol 270, sans autorisation. Lorsque le contrôleur lui demande de confirmer son niveau de vol, le pilote s'aperçoit de son erreur et remonte au niveau de vol 270. En remontant, il croise le vol AFR1217 avec une séparation de 300 FT à 1,3 Nm.

Le pilote du vol DAH1170 s'excuse et le pilote du vol AFR1217 annonce qu'il va déposer un rapport ATIR.

FAITS ÉTABLIS

- Météo de Genève 08h50 :
Vent : 220° 1 KT.
Visibilité : 10 KM
Nuages : peu 1000FT, fragmenté 3000FT
QNH 1020
Nosig
- Le vol AF1217 de Florence à Paris Charles de Gaulle était effectué par un avion du type BA46 de la compagnie CITY JET.
- La route du vol AFR1217 était : TONDA-MOLUS-ALOGA.
- La route du vol DAG1170 était : IRMAR-MOLUS-KORED.
- L'incident s'est déroulé à 5 Nm S-E de MOLUS, en espace de catégorie C, au niveau de vol 260, dans la zone de juridiction de l'ACC (Area control centre) de Genève.
- Les règles de vol aux instruments étaient applicables.
- Au moment de l'incident, le vol DAH1170 ainsi que le vol AFR1217 étaient en contact et sous contrôle radar avec le secteur INI EST sur la fréquence 128.9 MHz.
- Le vol DAH1170 a été autorisé à descendre du niveau de vol 310 vers le niveau de vol 270 par le contrôleur radar du secteur 133.155 MHz.
- Le pilote du vol DAH1170 a fait un « read back » correct et a été envoyé sur la fréquence du secteur INI EST 128.9 MHz pour être autorisé à poursuivre sa descente.
- A 15 Nm sud de MOLUS, le contrôleur radariste du secteur INI EST autorise le vol DAH1170 directement sur le point SOSAL.

- Le contrôleur radariste du secteur INI EST observe sur son écran radar que le niveau de vol de l'avion DAH1170 est inférieur au niveau de vol autorisé.
- A 09h35:39, le contrôleur radariste a demandé au pilote du vol DAH1170 de confirmer son niveau de vol (252) puis l'autorise à descendre au niveau de vol 200.
- A 09h36:09, le STCA « Short term conflict alert » a donné une alerte de proximité.
- A 09h36:33, le vol DAH1170 croise la trajectoire du vol AFR1270 avec une séparation min. de 300ft et une distance de 1,3 Nm.
- Le pilote du vol AFR1270 annonce qu'il a le trafic en vue et qu'il va déposer un rapport ATIR.
- Le rapport ATIR du pilote du vol AFR1270 ne nous est jamais parvenu malgré plusieurs demandes à sa compagnie.
- Le vol DAH1170 n'était pas équipé d'un TCAS/ACAS (Anti collision airborne system).
- Concernant cet équipement, la compagnie aérienne Air Algérie est en possession d'une dérogation d 'EUROCONTROL pour le survol de l'Europe valable jusqu'au 31 mars 2001.

ANALYSE

Devant se poser à l'aéroport de Bâle, le vol DAH1170 est autorisé par le contrôleur radariste du secteur 133.155 MHz à descendre au niveau de vol 270. Il est ensuite passé sur la fréquence 128.9 MHz du secteur INI EST pour recevoir son autorisation de poursuivre sa descente. Trente secondes plus tard, le pilote du vol DAH1170 s'annonce sur le secteur INI EST et l'informe qu'il quitte le niveau de vol 290 pour le niveau 270. Le contrôleur radariste autorise le vol DAH1170 directement sur le point SOSAL et demande au pilote son niveau de vol. Le pilote du vol DAH1170 s'aperçoit de son erreur, (il croise le niveau 258 en descente) s'excuse, quitte le niveau 252 pour remonter au niveau autorisé 270, malgré l'autorisation du contrôleur radariste de poursuivre sa descente au niveau de vol 200. De ce fait, le vol DAH1170 a croisé 2 fois le niveau 260 du vol AFR1217.

Le pilote du vol AFR1217 signale qu'il a le vol DAH1170 en vue et qu'il va faire un rapport. Ce rapport, malheureusement, ne nous est jamais parvenu.

CAUSE

L'incident est dû au non-respect du pilote du vol DAH1170 de son autorisation ATC.

**TRANSCRIPT OF TELEPHONY
OR RADIOTELEPHONY COMMUNICATIONS TAPE-RECORDING**

Investigation into the **incident** that occurred on **September 21st 2000**

- Subject of transcript:	DAH1170 / AFR1217
- Centre concerned:	Geneva
- Designation of unit:	ACC
- Channel / Frequency:	133.155 / 128.9 MHz
- Date and period covered by attached extract:	September 21 st 2000 09:30 – 09:41 UTC
- Date of transcript:	September 26 th 2000
- Name of official in charge of transcription service:	Monica Simonet

- Certificate by official in charge of Analysis Department:

I hereby certify:

- That the accompanying transcript of the telephony or radiotelephony communication tape-recording, retained at the present time in the premises of Analysis Department, has been made under my supervision.
- That it was 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, September 26th 2000

M. Simonet



TRANSCRIPT SHEET

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

Channel 133.155 MHz: Geneva Area Control Centre, concerning DAH1170 only

ACC	1170	09:30:34	France Contrôle, Air Algérie onze soixante-dix bonjour.	
1170	ACC	37	Onze soixante-dix, Genève bonjour, maintenez trois dix, on vous rappelle pour descendre.	
ACC	1170	41	On maintient trois dix, on vous rappellera pour... descendre.	ACC in contact with several other traffic
1170	ACC	09:33:16	Air Algérie one one seven zero descend level two seven zero.	
ACC	1170	20	Descend three one zero - two seven zero, Air Algérie one one seven zero.	ACC in contact with another traffic
1170	ACC	54	Air Algérie one one seven zero further descent Geneva, one two eight decimal nine, au revoir.	
ACC	1170	59	Confirm Sir ?	
1170	ACC	09:34:01	Geneva, one two eight decimal nine.	
ACC	1170	05	One two eight ?????, bye.	Unreadable
1170	ACC	06	One two eight decimal <u>nine</u> .	
ACC	1170	09	One two eight decimal nine, Air Algérie one one seven zero.	

Frequency 128.9 MHz: Geneva Area Control Centre

ACC	1217	09:33:01	Geneva bonjour, Air France one two one XXXXX, flight level two six zero.	Probably: "seven"
1217	ACC	06	Air France one two one seven bonjour, you are identified.	
662	ACC	12	Swissair six six two further climb with Geneva on one three four decimal eight five, bonne journée, ciao.	
ACC	662	17	Three four eight five, Swissair six six two, bonne journée.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Hour</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
7200	ACC	09:33:26	Crossair seven two zero zero contact now Arrival on one three one decimal three two, bonne journée, ciao.	
ACC	7200	32	One three one three two, bye-bye, Crossair seven two zero zero.	
3924	ACC	36	Swissair three nine two four, now Arrival on one three one decimal three two, bonne journée, ciao.	
ACC	3924	42	Three one three two, Swissair three nine two four, au revoir.	
ACC	1170	09:34:24	Genève XXXXX, Air Algérie one one seven zero.	Probably: "Control"
1170	ACC	28	Air Algérie one one seven zero bonjour, you are identified, direct SOSAL and I call you back for descent.	
ACC	1170	35	We are leaving two nine zero down two seven zero, confirm direct to ?	
1170	ACC	40	SOSAL Sierra Oscar Sierra Alfa Lima.	
ACC	1170	46	Sierra Oscar Sierra Alfa Lima.	
1170	ACC	09:35:39	Air Algérie one one seven zero confirm maintaining two seven zero ?	
ACC	1170	43	Sorry Sir, sorry Sir, I, leaving two five.	
1170	ACC	48	And you're descending to which level ? You have a traffic on your right hand side at flight level two six zero.	
ACC	1170	54	Sorry Sir!	
1170	ACC	56	Now descend to flight level two hundred.	
ACC	1170	59	Descending flight level two hundred, Air Algérie two zero, one one sev..., seven zero.	
ACC	1170	09:36:21	Geneva, Air Algérie one one seven one ?	Probably it is the captain speaking
1170	ACC	24	Report your level, one one seven zero.	
ACC	1170	29	Leaving two six zero down two zero zero, Air Algérie one one seven zero.	
1170	ACC	09:36:35	Roger.	

Signature of
person in charge



TRANSCRIPT SHEET

<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Hour</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
ACC	1170	36	Heu, we do apologise about that.	Probably it is the captain speaking
1170	ACC	40	Roger.	
ACC	1217	41	<i>Air France one two one seven, the level of the traffic on our right ?</i>	
1217	ACC	44	<i>It's now descending to flight level two zero zero.</i>	
ACC	1217	52	<i>And confirm he is now in loss of separation ?</i>	
1217	ACC	55	<i>Heu the.., heu this traffic was cleared to flight level two seven zero, descending two five, reascending two six five, descending two six zero and now descending two hundred.</i>	
ACC	1217	09:37:06	<i>And he is loss of separation, was he ?</i>	
1217	ACC	12	<i>He is loss of separation, but... do you have to....., do you have this traffic in sight ?</i>	
ACC	1217	19	<i>Affirm, we'll be filing a loss of separation.</i>	
1217	ACC	24	<i>Roger.</i>	
ACC	931G	30	Radar bonjour, Swissair niner three one Golf just reaching, maintaining flight level one four zero.	
931G	ACC	35	Swissair niner three one Golf bonjour, identified.	
1170	ACC	48	Air Algérie one one seven zero continue descent to flight level one eight zero now.	
ACC	1170	54	One eight zero now, Air Algérie se.... one one seven zero.	
1170	ACC	09:39:19	Air Algérie one one zero zero for information, the other aircraft has to file a report and also we have to file a "rapport".	
ACC	1170	30	You say ??????, please.	Unreadable
1170	ACC	33	I call you back.	
1217	ACC	34	<i>Air France one two one seven call now Geneva on one three four decimal zero two.</i>	
ACC	1217	09:39:38	<i>One three four zero two, Air France one two one seven.</i>	
1217	ACC	41	<i>And sorry about that.</i>	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Hour</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
ACC	1217	42	XXXXX.	<i>Probably: "Okay"</i>
1170	ACC	46	Air Algérie one one zero, seven zero for your information, we have to file a "rapport".	
ACC	1170	53	One one seven one, it's okay Sir.	Probably it is the captain speaking
ACC	1170	56 seven one, it's okay.	At the same time probably the co-pilot
1170	ACC	58	Roger.	
ACC	1170	09:40:12	Geneva, Air Algérie one one seven one, any means to avoid that ?	Probably it is the captain speaking
1170	ACC	20	I don't think, because the other, the other aircraft has to file a report. I think he has... a TCAS resolution advisory.	
ACC	1170	28	XXXXX XXXXX, is that Air France ?	Probably: "Heu which aircraft is"
1170	ACC	33	Heu, the other aircraft was the Air France one two one seven.	
ACC	1170	38	Okay, one two one seven, thank you.	
				ACC in contact with another traffic
1170	ACC	09:41:24	Air Algérie one one seven zero now Zurich on one three five decimal six seven, ciao.	
ACC	1170	30	One three five decimal six seven, confirm ?	
1170	ACC	33	Affirm.	

Signature of
person in charge



TRANSCRIPT SHEET

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

Abbreviations

ACC - Geneva Area Control Centre

1170	-	Air Algérie 1170	B732	IFR flight	DABC	-	LFSB
1217	-	Air France 1217	BA46	IFR flight	LIRQ	-	LFPG
662	-	Swissair 662	A321	IFR flight	LSZH	-	LEBL
7200	-	Crossair 7200	E145	IFR flight	LFSB	-	LSGG
3924	-	Swissair 3924	BA46	IFR flight	LSZH	-	LSGG
931G	-	Swissair 931G	A320	IFE flight	LSGG	-	LSZH

02/11/2001 / GED/sm
\\libdoc\ops\libenq\00\atir

Signature of
person in charge



