



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

concernant l'incident (Airprox)

entre SWR836 et HB-GEC

du 21 mars 2001

au sol, sur l'aéroport de Genève

URSACHE

Der Zwischenfall ist auf ein Missverständnis zurückzuführen, das durch die Benutzung einer unzweckmässigen Phraseologie durch den Vorfeld-Verkehrsleiter verursacht wurde.

Zum Vorfall beigetragen haben:

- Das Ausbleiben einer Reaktion des Vorfeld-Verkehrsleiters nach einem falschen readback durch den Piloten.
- Das Ausbleiben einer Reaktion durch den Bodenverkehrsleiter.
- Das Weiterrollen des Flugzeuges obwohl die Rollhaltebalken eingeschaltet waren.

SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

Rollhaltebalken

Die Rollhaltebalken der Rollwege Zulu und Yankee müssen beim Einschalten der Pisten- und der Rollwegbeleuchtung aktiviert werden, auch wenn Instrumenten-anflüge der Kategorie I durchgeführt werden.

Frequenzwechsel

Es sollte im AIP publiziert werden, dass die Frequenzwechsel sofort ausgeführt werden müssen.

"Changes of FREQ must be carried out immediately as instructed".

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 Au sol, sur l'aéroport de Genève

DATE / HEURE 21 mars 2001, 1744 UTC

AERONEFS

1. Swissair 836, Airbus A321, Genève - Londres-Heathrow
2. HB-GEC, Beechcraft Be55, Cannes - Genève

SERVICES ATS Contrôle d'aérodrome/ contrôle sol et Contrôle trafic (AMS)

CONTRÔLEUR Contrôleur d'aérodrome, contrôleur sol et contrôleur trafic

ESPACE AERIEN Au sol

DÉROULEMENT

Le mercredi 21 mars 2001 à 17h41 UTC, le vol Swissair 836 de Genève à Londres-Heathrow, un appareil du type Airbus 321, effectuant un vol commercial régulier, décolle de la piste 23 à Genève.

Au même moment, un bimoteur du type Beechcraft 55, immatriculé HB-GEC, s'engage sans autorisation en bordure de piste, par la voie ECHO, pour traverser en direction de la voie ZOULOU.

Il ne s'arrête pas aux barres d'arrêt qui sont allumées ni à la position d'attente, où il a été autorisé à rouler.

Il s'arrête brusquement sur la voie d'accès ECHO à quelques mètres de la piste et appelle la fréquence de contrôle SOL.

La visibilité est bonne et permet sans doute au pilote de HB-GEC de voir l'avion qui décolle.

L'Airbus 321, en phase de décollage, roule à grande vitesse et lève les roues à environ 800 mètres de la position du bimoteur. Le pilote ne fait aucune remarque sur la fréquence.

Le pilote de l'avion HB-GEC, selon ses déclarations, est certain d'avoir reçu une autorisation de traverser la piste sur la fréquence TRAFIC.

Le service de la Tour de Contrôle dépose un ATIR.

FAITS ÉTABLIS

- La piste en service à Genève était la piste 23.
- Le bulletin météorologique de 17h20 UTC était le suivant: le vent de 250 degrés à 3 noeuds, la visibilité de 10 kilomètres, les nuages: peu à 2500 ft, épars à 4000 ft, fragmentés à 8000 ft, la température de 11 degrés, le point de rosée de 9 degrés, la pression atmosphérique de 1007 hectopascal, pas de changements prévus.
- L'heure du coucher du soleil était 18h15 UTC (SS).
- Le début du crépuscule civil approchant, le système lumineux d'éclairage de piste CAT I était enclenché et fonctionnait normalement.
- Les barres d'arrêt ECHO, CHARLIE et DELTA interdisant le passage entre les voies d'accès et la piste étaient allumées.
- Les barres d'arrêt doivent être éteintes par manipulation de bouton poussoir - par le contrôleur pour permettre le passage d'un avion.
- L'équipement de détection à la surface de l'aéroport n'était pas enclenché (radar ASDE). Aucun enregistrement radar n'est donc disponible.
- A 17h31, un avion du type Learjet 45, Eurojet Italia 585, était autorisé à rouler par le contrôle SOL sur l'aire nord, pour la baie d'attente YANKEE 2. Cet avion s'est déclaré prêt à décoller depuis cette intersection. Il a été transféré

sur la fréquence TWR 118,7 MHz.

- A 17h33, ERJ 585 a été autorisé par la TWR au point d'attente 23 à l'intersection YANKEE.
- A 17h35, HB-GEC a été autorisé à atterrir sur la piste 23.
- A 17h36, HB-GEC a été avisé par la TWR qu'un avion bloquait la voie YANKEE et a reçu l'ordre d'évacuer la piste et d'attendre sur la voie CHARLIE, sur sa gauche.
- Le pilote a fait répéter l'ordre de quitter la piste sur sa gauche et a demandé s'il devait quitter la piste à la voie YANKEE ou sur sa gauche.
- La TWR a confirmé l'ordre et le pilote a accusé réception du message.
- A 17h36'40", La TWR a appelé le contrôle TRAFIC par téléphone pour une coordination. Il a informé le contrôle TRAFIC qu'un avion bloquait la voie YANKEE.
- A 17h37, HB-GEC dégageait la piste sur la voie CHARLIE et prenait contact sur la fréquence APRON 121,75 MHz, selon les ordres de la Tour de Contrôle.
- Le contrôle TRAFIC a proposé de faire rouler l'avion par la voie externe jusqu'à la voie ECHO.
- La TWR a accepté la proposition.
- A 17h38'29", le contrôle TRAFIC a donné l'instruction à HB-GEC, en fonction d'un trafic restrictif (Airbus Swissair), de rouler sur la voie extérieure jusqu'au point d'attente ECHO.
- Le pilote a accusé réception du message en ces termes: " après l'Airbus on va à droite vers le point d'attente ECHO".
- A 17h40'53", le contrôle TRAFIC transférait HB-GEC sur la fréquence SOL 121,900 MHz pour traverser la piste en ces termes: "xxxxxx traverser, cent vingt et un neuf, bonsoir."
- Le début du message n'a pas été clairement compris par le service de SKYGUIDE chargé officiellement de la transcription des communications radiotéléphoniques. Il n'a donc pas été transcrit.
- Le pilote a accusé réception du message en ces termes: "On traverse et cent vingt et un neuf, bonne soirée Monsieur".
- Le contrôle TRAFIC n'a pas réagi à cet accusé de réception.
- L'avion Swissair 836 a reçu l'autorisation de décoller du début de la piste 23 à 17h40 et 38 secondes.

- L'Airbus 321 a levé les roues sur la piste 23 entre la voie CHARLIE et la voie DELTA, à environ 800 mètres de la voie ECHO.
- HB-GEC s'est immobilisé brusquement à une distance d'environ 20 mètres de la bordure de piste, sur la voie d'accès ECHO, selon la déposition du contrôleur d'aérodrome.
- La distance entre le début de piste 23 et l'intersection ECHO est de 2700 mètres.
- A 17h41'29", HB-GEC a appelé pour la première fois le contrôle SOL sur la fréquence 121,900 MHz, 36 secondes après le transfert de communication.
- Le contrôle SOL s'est exclamé sur la fréquence : "Attendez, attendez!" à l'intention du pilote du HB-GEC.
- Le pilote a affirmé avoir été autorisé à traverser et a ajouté: " mais j'ai préféré de m'arrêter".
- Le pilote a ensuite déclaré à plusieurs reprises avoir été autorisé à traverser sur la fréquence précédente 121,750 MHz (contrôle TRAFIC).
- Suite aux remarques faites par le contrôleur SOL sur la fréquence, le pilote du HB-GEC s'est expliqué en ces termes: "c'est bien parce que je me doutais d'un peu de tout ça que j'ai ouvert l'œil".
- Le pilote de Swissair 836 n'a pas fait de remarque sur la fréquence.
- La Direction des Opérations de la Tour de Contrôle a déposé un rapport ATIR.

ANALYSE

L'incident entre l'avion Airbus 321 de la compagnie Swissair vol 836 et l'avion Beechcraft 55 HB-GEC, vol privé, s'est déroulé au sol, à l'intersection de la piste 23 et de la voie ECHO, à Genève.

Quelques minutes avant le début du crépuscule civil, la Tour de Contrôle a enclenché le système lumineux d'éclairage de la piste et des voies d'accès. Les conditions météorologiques étant favorables, la Catégorie I était opérationnelle. L'enclenchement de l'éclairage basse intensité (LI) par Catégorie I provoque l'enclenchement des barres d'arrêt des voies ECHO - CHARLIE et DELTA exclusivement, ceci afin de protéger la piste des intrusions depuis le tarmac sud.

Par inadvertance, le contrôleur aérodrome a autorisé un Learjet se trouvant dans la baie d'attente de l'aire nord YANKEE 2 à se rendre au point d'attente YANKEE piste 23. Cette manœuvre a eu pour conséquence de bloquer la sortie YANKEE pour l'avion HB-GEC qui atterrissait et devait se rendre sur l'aire nord. En effet, la voie d'accès se rétrécit entre la position baie d'attente et le point d'attente et ne permet pas le croisement de deux avions.

Le contrôleur a pris la décision judicieuse de faire évacuer HB-GEC à gauche, sur la voie CHARLIE, et l'a transféré sans délai sur la fréquence de contrôle TRAFIC. Au même moment, le contrôleur a initié une coordination téléphonique avec le contrôle Trafic pour l'aviser de son problème. Le contrôle Trafic l'a résolu en prenant l'initiative de faire rouler l'avion jusqu'au point d'attente de la voie ECHO, face à la voie ZOULOU, dans le but de lui faire rejoindre l'aire nord après avoir traversé la piste. Entendu pour les contrôleurs que l'autorisation de traverser serait donnée par la Tour de Contrôle, seule compétente pour délivrer cette autorisation.

HB-GEC a reçu l'instruction du contrôle TRAFIC de rouler jusqu'au point d'attente ECHO, instruction que le pilote a collationnée correctement.

La phraséologie utilisée par le contrôle était correcte, néanmoins un risque d'incursion par inadvertance sur la piste étant toujours possible, il aurait dû ajouter à l'autorisation de roulage le terme "attendez au point d'attente" (Hold short of runway 23).

Selon la déposition du contrôleur d'aérodrome, HB-GEC a roulé très rapidement et sans marquer de temps d'arrêt. Il a roulé à vitesse élevée, successivement sur la voie d'accès ALPHA extérieure, durant le virage à droite sur la voie ECHO, en passant outre les barres d'arrêt ainsi que les lignes jaunes du point d'attente pour, enfin, s'arrêter brusquement à une distance estimée à environ 20 mètres de la bordure de la piste.

Lors du transfert de contrôle et de communication entre le TRAFIC et le contrôle SOL (ATC), le contrôleur TRAFIC a utilisé une phraséologie inappropriée qui pouvait prêter à confusion. En disant: "POUR traverser, cent vingt et un neuf bonsoir" il s'exposait au risque d'une transmission tronquée au début du message. C'est vraisemblablement ce qui s'est produit puisque le début du message "POUR" n'a pas été clairement compris sur l'enregistrement des communications radiotéléphoniques. Il est non moins vraisemblable que le pilote ait compris "Traversez, cent vingt et un neuf bonsoir" Ce qui, de point de vue phraséologique ressemble à une autorisation ATC, à condition d'ajouter la piste en service après le terme "traversez".

Le pilote a accusé réception en disant clairement qu'il traversait la piste et qu'il appelait cent vingt et un neuf. Or, le contrôleur TRAFIC n'a pas réagi à cet accusé de réception erroné, ne l'ayant pas entendu ou n'y ayant pas suffisamment prêté attention. (Le collationnement des autorisations n'a évidemment aucune valeur s'il échappe au service qui les délivre).

Le pilote de HB-GEC, de toute évidence, ignorait les limites de compétence et les responsabilités des contrôles TRAFIC et ATC, pourtant clairement décrits dans l'AIP.

Selon les témoignages, le pilote du HB-GEC s'est brusquement arrêté, ayant contact visuel sur l'avion en phase de décollage. Le pilote a admis qu'il avait remarqué être passé outre les barres d'arrêt allumées et, comme il n'avait pas encore contacté la fréquence assignée, avait décidé de s'arrêter, pris d'un doute légitime.

Le contrôleur de la Tour de contrôle, selon son témoignage, est surpris de voir les évolutions du bimoteur et sa position durant le décollage de l'Airbus étant donné qu'il avait demandé au contrôleur SOL de faire maintenir l'avion à la position d'attente.

Pour une raison inexplicée, le contrôleur SOL n'a pas réagi à cette injonction. Le temps écoulé depuis le transfert de communication aurait probablement suffi à confirmer la limite d'autorisation au point d'attente ECHO, à condition évidemment de contacter l'avion.

Lors de l'incident, la visibilité était suffisante pour que le pilote remarque l'avion en phase de décollage sur la piste.

Malgré la gravité de la situation, la distance entre les deux avions ainsi que leur position respective ne présentait heureusement pas de risque de collision lors de l'incident.

Le contrôleur d'aérodrome a déclaré qu'il n'avait pas pris la décision d'interrompre le décollage de l'Airbus, au vu de la situation et du risque élevé d'aggraver celle-ci.

Le pilote de l'avion SWR 836 n'a fait aucun commentaire sur la fréquence n'ayant probablement rien remarqué d'anormal.

Il n'a pas été possible de déterminer avec précision la distance de l'avion par rapport à la bordure de piste, étant donné qu'il n'existe pas de tracé radar susceptible d'être analysé.

CAUSE

L'incident est dû à un malentendu provoqué par l'utilisation d'une phraséologie inappropriée par le contrôleur TRAFIC.

Facteurs ayant influencé le déroulement de l'incident:

- L'absence de réaction du contrôleur TRAFIC suite à un collationnement incorrect de la part du pilote.
- Le manque de réaction du contrôleur SOL.
- Le passage du bimoteur alors que les barres d'arrêts étaient allumées.

RECOMMANDATIONS

Barres d'arrêt

Il est nécessaire que les barres d'arrêt des voies d'accès Zoulou et Yankee soient activées lors de l'enclenchement du système lumineux de la piste et des voies de circulation (LI), également lorsque la Catégorie I est opérationnelle.

Changements de fréquence (transfert de communication)

Il est nécessaire de publier dans l'AIP que toutes les instructions de changement de fréquence doivent être exécutées immédiatement.

"Changes of FREQ must be carried out immediately as instructed".

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

Investigation into the **incident** that occurred on **March 21st 2001**

- Subject of transcript: **SWR836 / HBGEC**
- Centre concerned: Geneva
- Designation of unit: TWR / AMS / GND
- Frequencies: 118.7 / 121.75 / 121.9 MHz
- Date and period covered by attached extract: March 21st 2001
17:33 - 17:43 UTC
- Date of transcript: March 29th 2001
- 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, March 29th 2001,

M. Simonet



amended version April 24th 2001

Abbreviations

TWR - Geneva Tower
AMS - Geneva Apron
GND - Geneva Ground

HEC	-	HBGEC	BE55	IFR flight	LFMD	-	LSGG
585	-	Eurojet Italia 585	LJ45	IFR flight	LSGG	-	LIML
1933	-	KLM 1933	B733	IFR flight	EHAM	-	LSGG
5345	-	Air Portugal 5345	A319	IFR flight	LSGG	-	LPPT
1740	-	French Lines 1740	F100	IFR flight	LSGG	-	LFPO
539	-	Air Engiadina 539	D328	IFR flight	EDDS	-	LSGG
3691	-	Lufthansa 3691	B733	IFR flight	LSGG	-	EDDF
836	-	Swissair 836	A321	IFR flight	LSGG	-	EGLL
4518	-	Crossair 4518	SB20	IFR flight	LSGG	-	EDDI
OHI	-	OOPHI	C525	IFR flight	EBAW	-	LSGG
666	-	Swissair 666	A319	IFR flight	LSGG	-	LEBL
3761	-	Lufthansa 3761	B735	IFR flight	LSGG	-	EDDF

TRANSCRIPT SHEET

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

Frequency 118.7 MHz: Geneva Tower

TWR	HEC	17:33:08	Geneva Tower good evening, Hotel Bravo Golf Echo Charlie established on ILS two three.	
HEC	TWR	12	Hotel Bravo Golf Echo Charlie good evening.	
TWR	585	32	Tower good evening, Echo Romeo Juliett five eight five.	
585	TWR	36	Echo Romeo Juliett five eight five good evening, hold short of runway two three.	
TWR	585	40	Hold short runway two three.	
1933	TWR	50	KLM one niner three three next left, contact Apron, on second to the left and contact Apron, one two one decimal seven five, good-bye.	
TWR	1933	59	One two one seven five.	
TWR	5345	17:34:06	Tower bonsoir, Air Portugal five three four five with you, we are behind a Lufthansa seven three seven and we are ready for departure.	
5345	TWR	15	Air Portugal five three four five good evening, roger.	
1740	TWR	26	French Line dix-sept quarante le vent deux cent trente degrés six nœuds, autorisé au décollage piste vingt-trois.	
TWR	1740	33	On décolle vingt-trois, French Line dix-sept quarante.	
TWR	539	46	Geneva Tower, Engiadina five three niner bonsoir, ... fully established ILS runway two three.	
539	TWR	52	Air Engiadina five three niner good evening.	
3691	TWR	17:35:11	Lufthansa three six niner one, you have the Beech Baron two miles final... in sight ?	
TWR	3691	15	Lufthansa three six niner one, affirm.	
3691	TWR	17	Roger, behind this landing traffic line up runway two three, behind.	
TWR	3691	20	Lufthansa three six niner one behind landing traffic, lining up two three, behind.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

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>
HEC	TWR	17:35:28	Hotel Echo Charlie wind two three zero degrees six knots, cleared to land runway two three.	
TWR	HEC	34	Cleared to land, Echo Charlie.	
TWR	836	37	Geneva Tower bonjour, Swissair eight three six XXXXX outer.	Probably: "taxi via"
836	TWR	41	Swissair eight three six good evening.	
1740	TWR	44	French Line dix-sept quarante contactez le Départ, cent vingt et un décimal trois, au revoir.	
TWR	1740	48	XXXXX XXXXX XXXXX XXXXX, au revoir.	Probably: "Vingt et un trois, pour dix-sept quarante"
5345	TWR	53	Air Portugal five three four five behind the Lufthansa seven three seven line up runway two three.	
TWR	5345	57	We're cleared to line up runway two three, behind departing Lufthansa seven three seven, Air Portugal five three four five.	
HEC	TWR	17:36:30	Hotel Echo Charlie, Yankee is blocked, vacate to the left into Charlie and hold on taxiway Charlie.	
TWR	HEC	36	Heu, vacate to the left, correct ?	
HEC	TWR	38	Correct, Yankee is blocked, left into Charlie.	
TWR	HEC	44	That's left from that runway.	
TWR	HEC	49	We got Yankee or left ?	
HEC	TWR	50	Left into Charlie, please, left.	
TWR	HEC	53	Left to Charlie.	
HEC	TWR	57	Hotel Echo Charlie and contact Apron, one two one decimal seven five, good-bye.	
TWR	HEC	17:37:01	One two one seven five, bye-bye, Echo Charlie.	
3691	TWR	05	Lufthansa three six niner one wind one niner zero degrees three knots, cleared immediate take-off runway two three.	
TWR	3691	17:37:10	Lufthansa three six niner one cleared immediate take-off two three.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
5345	TWR	13	Air Portugal five three four five keep ready for immediate departure.	
TWR	5345	17	We are ready immediate, Air Portugal five three four five.	
539	TWR	55	Air Engiadina five three niner reduce to final approach speed.	
TWR	539	58	Reducing final approach speed, Engiadina five three niner.	
5345	TWR	17:38:02	Air Portugal five three four five wind one niner zero degrees three knots, cleared take-off runway two three.	
TWR	5345	07	Cleared for take-off two three, Air Portugal five three four five, rolling.	
TWR	4518	15	La Tour bonjour, Crossair four five one eight is on the way to holding point two three.	
4518	TWR	19	Crossair four five one eight good evening, roger, hold short of runway two three.	
TWR	4518	23	Hold short runway two three, four five one eight.	
TWR	OHI	28	And Geneva Tower hello, Oscar Oscar Papa Hotel India is with you, four thousand feet established.	
OHI	TWR	33	Oscar Hotel India good evening. You confirm you have visual ?	
TWR	OHI	37	Affirmative, XXXXX good visual XXXXX the runway.	Probably: "we have" / "to"
OHI	TWR	39	Roger.	
539	TWR	49	Air Engiadina five three niner wind one eight zero degrees four knots, cleared to land runway two three.	
TWR	539	54	Cleared to land runway two three, Engiadina five three niner.	
3691	TWR	57	Lufthansa three six niner one contact Departure Radar, one two one decimal three, good-bye.	
TWR	3691	17:39:00	Lufthansa three six niner one, one two one three, bye-bye.	
5345	TWR	25	Air Portugal five three four five contact Departure Radar, one two one decimal three, bye-bye.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
TWR	5345	29	Bye-bye.	
836	TWR	42	Swissair eight three six line up runway two three.	
TWR	836	44	Line up runway two three, Swissair eight three six.	
TWR	666	53	Geneva Tower bonsoir, Swissair six six six approaching holding point two three, ready for departure in sequence.	
666	TWR	58	Swissair six six six good evening.	
539	TWR	17:40:00	Air Engiadina five three niner vacate next left into Charlie and hold on taxiway Charlie.	
TWR	539	05	Next left into Charlie, holding Charlie, Engiadina five three niner.	
539	TWR	26	Air Engiadina five three niner contact Apron, one two one decimal seven five, bye-bye.	
TWR	539	30	One two one seven five, Air Engiadina five three niner, bye-bye.	
836	TWR	38	Swissair eight three six the wind one six zero degrees, two knots, cleared take-off runway two three.	
TWR	836	43	Cleared for take-off runway two three, Swissair eight three six.	
TWR	OHI	17:41:20	Papa Hotel India is becoming short final.	
TWR	OHI	42	And Oscar Papa Hotel India is becoming short final.	
OHI	TWR	44	Continue approach, expect a late landing clearance.	
TWR	OHI	47	Roger.	
OHI	TWR	57	Oscar Hotel India wind .. one five zero degrees three knots, cleared to land runway two three.	
TWR	OHI	17:42:03	Cleared to land two three, Hotel India.	
836	TWR	18	Swissair eight three six contact Departure Radar, one two one decimal three, bye-bye.	
TWR	836	21	Bye-bye to you.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

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

Frequency 121.75 MHz: Geneva Apron

HEC	AMS	17:38:25	Hotel Echo Charlie ?	
AMS	HEC	27	Hotel Echo Charlie.	
HEC	AMS	29	Quand clair de l'Airbus Swissair, poursuivez à droite sur l'extérieure, jusqu'au point d'attente Echo.	
AMS	HEC	35	Après l'Airbus on va à droite vers le point d'attente Echo, Echo Charlie.	
666	AMS	39	Swissair triple six to Tower, one one eight seven, bye.	
AMS	666	43	One one eight decimal seven, bonsoir, Swissair six six six.	
HEC	AMS	17:40:34	Hotel Echo Charlie ?	
AMS	539	35	Air Engiadina five three niner ?????? Charlie.	unreadable
539	AMS	38	Bonsoir Engiadina five three niner, taxi straight in strip five, stand at two four, stop one.	
AMS	539	46	Strip five for parking two four, stop one, Engiadina five three niner.	
HEC	AMS	51	Hotel Echo Charlie ?	
AMS	HEC	52	Oui.	
HEC	AMS	53	XXXXX traverser, cent vingt et un neuf, bonsoir.	I understand "Pour" but not very clearly
AMS	HEC	55	On traverse et cent vingt et un neuf, bonne soirée Monsieur.	

Frequency 121.9 MHz: Geneva Ground, concerning ERJ585

GND	585	17:30:50	And Geneva, Echo Romeo Juliett five eight five ready to taxi.
585	GND	55	Echo Romeo Juliett five eight five roger, taxi holding bay Yankee two for runway two three, and QNH one zero zero seven.

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

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>
GND	585	17:31:01	Yankee two for two three, and we are able from intersection.	
585	GND	17:33:13	Echo Romeo Juliett five eight five you accept departure from Yankee intersection ?	
GND	585	17	Affirmative, from intersection.	
585	GND	19	Roger, into the holding bay please, and... contact Tower when ready, one one eight decimal seven, good day.	
GND	585	27	One one eight seven.	another person replies with some delay

Frequency 121.9 MHz: Geneva Ground, concerning HBGEC

GND	HEC	17:41:29	Heu, le Sol bonsoir, Hotel... Bravo Golf Echo Charlie.	
HEC	GND	34	Hotel Echo Charlie bonsoir, vous êtes où, là ? <u>Attendez, attendez !</u>	
GND	HEC	41	Oui, on nous a permis d'traverser, mais j'ai préféré à, d'm'arrêter.	
HEC	GND	44	Non, il faut vous arrêter d'abord à la ligne rouge, ????? la ligne rouge soit éteinte, et puis quand vous voyez un avion qui décolle, il faut quand même vous arrêter, hein !	unreadable
GND	HEC	51	Oui, la fréquence précédente m'a dit, vous pouvez traverser.	
GND	HEC	57	Cent vingt et un soixante-quinze m'a dit, vous pouvez traverser, passer sur cent vingt et un neuf. Ca veut dire traverser la piste.	
HEC	GND	17:42:03	Non, ça veut dire vous ê., <u>pour</u> traverser la piste vous appelez cent vingt et neuf. Parce qu'on est là pour ça, nous. Pas heu... les, l'aire de trafic n'a pas l'auto., la, la possibilité de vous autoriser à traverser une piste.	
GND	HEC	15	Ecoutez, moi j'ai compris mot pour mot, vous pouvez traverser.	
HEC	GND	19	Eh bien vous comprenez très mal, j'vous rappelle.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

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>
GND	HEC	22	Ah, il faudrait écouter la bande, là. Il faut me rassurer un peu.	
HEC	GND	25	Non heu, les fréquences de trafic n'ont aucune autorisation et vous devez savoir ça, que les fréquences trafic ne, n'autorisent pas d'traverser une piste. Je vous rappelle.	
GND	HEC	35	Oui, cent vingt et un soixante-quinze et ??????, c'est ??????, c'est pas, c'est pas la Tour, c'est peut-être le Sol.	Unreadable unreadable
HEC	GND	40	Non, c'est une fréquence de, de l'Aéroport de Genève qui n'est pas habilité à vous au., donner une autorisation de pénétrer sur une aire de... mouvement.	
GND	HEC	48	C'est bien parce que j'me doutais d'un peu d'tous ça que j'ai ouvert l'œil.	
HEC	GND	51	Et c'est pour ça que s'il y a un feu rouge, vous attendez, hein. J'vous rappelle.	
GND	HEC	54	Okay.	
HEC	GND	59	Echo Charlie traversez la piste maintenant, sur Zulu.	
GND	HEC	17:43:02	Traverser.	
GND	HEC	33	On part par Zulu, XXXXX Echo Charlie ?	Probably: "ai je droit"
HEC	GND	36	Affirme.	
				No radio contact between HEC and GND any more

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

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

Telephone position Geneva TWR

TWR	AMS	17:36:40	J'técoute.	
AMS	TWR		On a un avion qui bloque la Yankee. On va sortir l'Echo Charlie sur la Charlie, et puis après on lui dira d'faire demi-tour.	
TWR	AMS		Oui, d'accord.	
AMS	TWR		Ou bien tu veux le faire rouler un peu plus loin ?	
TWR	AMS		Ecoute, on peut, tu, tu veux qu'on l'fasse rouler jusqu'à Echo ?	
AMS	TWR		Ah ben oui, fais ça.	
TWR	AMS		Alors tu l'fais maintenir sur la taxi way....	
AMS	TWR		Et puis on t'l'envoie.	
TWR	AMS		Bien volontiers, merci.	
AMS	TWR	17:36:55	Oui, okay.	

18/02/2002 / GED/sm
\\libdoc\ops\libenq\01\atir

Signature of
person in charge



CDR Chargé de l'aéroport APAPI RWY 23

AIP SWITZERLAND

