

Rapport Final

du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre HB-FOT et ECC757

du 16 mai 2001

7 NM N/NE MOLUS

RAPPORT FINAL

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)

AIRPROX (PRESQUE COLLISION)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT A 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	7 NM N/NE MOLUS
DATE/HEURE	16 mai 2001 / 1338 UTC
AÉRONEFS	1. HB-FOT, PC12, Pilatus Flugzeugwerke Zurich à Valence 2. ECC757, SF34, Saab 340B, Crossair Europe Marseille à Bâle Mulhouse

SERVICE ATS	Centre de contrôle régional (ACC)
POSITION DE CONTRÔLE	Contrôle radar secteur INE

ESPACE AÉRIEN	C
----------------------	---

DÉROULEMENT

Mercredi 16 mai 2001 à 13h17 UTC, un avion du type PC12, HB-FOT, vol privé de Zurich à Valence, est autorisé au niveau de vol 210. Environ deux minutes plus tard, il est autorisé au niveau de vol 230 du point VADAR directement vers le point BALSJ.

Au même moment, en sens opposé, un avion du type Saab 340 de la compagnie Crossair Europe, ECC757, vol commercial de Marseille à Bâle Mulhouse, maintient le niveau de croisière 240. A 13h35, il signale au radariste qu'il a une alerte TCAS/ACAS (Traffic Collision Avoidance system) avec une RA (Resolution Advisory). Effectivement, il vient de croiser le vol HB-FOT qui était monté sans autorisation au niveau de vol 234.

FAITS ÉTABLIS

- Ni les équipages des avions concernés ni les contrôleurs aériens ont annoncé sur la fréquence leur intention de faire un rapport.
- La route du vol HB-FOT était ULMES-VADAR-MILPA-BALSJ.
- La route du vol ECC757 était TDP-MOLUS-KORED.
- L'incident s'est déroulé à 7 Nm NNE de MOLUS, en espace de catégorie C, entre le niveau de vol 230 et 240, dans la zone de juridiction de l'ACC (Area Control Centre) de Genève secteur INE.
- Les règles de vol aux instruments étaient appliquées.
- Conformément au plan de vol du vol HB-FOT, le niveau de vol demandé était 270. Mais à 13h18, le pilote a demandé sur la fréquence 128.9 MHz de pouvoir maintenir le niveau de vol 230 pendant un certain temps.
- Une minute avant l'incident, le vol HB-FOT, qui était en contact sur la fréquence 128.9 MHz du secteur INE a été envoyé sur la fréquence 125.55 Mhz du secteur INS.
- Au moment de l'incident, le vol HB-FOT était en contact radio et sous contrôle radar avec le secteur INS sur la fréquence 125.55 MHz et le vol ECC757 était en contact radio et sous contrôle radar avec le secteur INE sur la fréquence 128.9 MHz.
- Le vol ECC757, avion du type SF34 était équipé d'un TCAS/ACAS.
- Le vol HB-FOT, avion du type PC12 n'était pas équipé du TCAS/ACAS.
- A 13h32 16, le pilote du vol ECC757 demande au contrôleur radariste du secteur INE l'autorisation d'effectuer un virage à gauche de 20 à 30 degrés pour éviter une formation orageuse du type CB (Cumulo-nimbus).
- Le contrôleur radariste du secteur INE lui délivre cette autorisation afin d'éviter le CB.
- A 13h35 23, le STCA « Short Term Conflict Alert » a alerté le contrôleur radariste du secteur INE de la proximité du trafic.
- A 13h35 24, le pilote du vol ECC757 annonce qu'il a une alerte TCAS et qu'il monte (niveau de vol 245).

- A 13h35 29, le contrôleur radariste du secteur INE signale au pilote du vol ECC757 qu'il a effectivement croisé un trafic opposé dans la direction une heure, trafic qui aurait dû être au niveau de vol 230.
- A 13h35 36, le pilote du vol ECC757 annonce qu'il a croisé le trafic opposé et qu'il redescend au niveau de vol 240.
- A 13h35 30, le contrôleur radariste du secteur INS demande au vol HB-FOT de maintenir le niveau de vol 230 et lui demande s'il avait quitté son niveau de vol et était en montée.
- A 13h35 55, le pilote du vol HB-FOT lui répond « affirm, if possible FL270 due to build up ».
- A 13h36 00, le contrôleur radariste du secteur INS informe le pilote du vol HB-FOT qu'il était autorisé à maintenir le niveau de vol 230 et qu'il a provoqué une montée TCAS d'un trafic opposé. Il lui demande pour quelles raisons il a quitté le niveau de vol 230.
- Le pilote du vol HB-FOT explique que son auto-pilote s'est déclenché en passant dans une formation orageuse et que son avion est monté un peu (400 FT) et que pour des raisons de confort de passagers, il a corrigé doucement.
- Le vol HB-FOT et le vol ECC757 se croisent à 7Nm NNE de MOLUS avec une séparation minimale de 600 FT à 1.1 Nm.
- Les communications radio entre le vol ECC757 et le contrôleur radariste étaient effectuées en français.
- Les communications radio entre le vol HB-FOT et le contrôleur radariste étaient effectuées en anglais.
- Les pilotes du vol HB-FOT et du vol ECC757 n'ont pas déposé de rapports ATIR (Air traffic incident report).
- Sur demande de l'enquêteur, la compagnie Crossair Europe nous a fait parvenir un rapport « TCAS event ».
- Le contrôleur radariste ainsi que le coordonnateur étaient en possession d'une licence valable.
- Le contrôleur radariste du secteur INE a déposé un ATIR forme ATC.
- Selon le jugement du contrôleur radariste, la charge de trafic était faible.
- L'indicatif d'appel du vol ECC757 est « Cigogne757 ».
- Météo de Genève 13h20 UTC :
 - Vent : 230° 20 KT. Variable entre 200° et 250°
 - Visibilité : 10 KM
 - Nuages : cumulus bourgeonnant peu 4000FT, épars 6000FT, fragmentés 9000FT
 - QNH 1001
 - Température 21 °
 - Nosig (No significant change).
- Vents en altitude de 09h00 à 15h00 UTC :
 - FL 240 260° 45 KT.

ANALYSE

Secteur INE.

Mercredi 16 mai 2001 à 13h17 28, le vol HB-FOT à destination de Valence, s'annonce sur la fréquence 128.9 du secteur INE, en montée vers le niveau de vol 210. Le contrôleur radariste l'identifie et l'autorise sur la route ULMES-MILPA-BALSI, niveau de vol 210 et lui demande de confirmer qu'il désire le niveau de vol 270. Le pilote du vol HB-FOT lui répond : « *request two three zero for the time, please* ».

A 13h18 56, le vol HB-FOT est autorisé à monter au niveau de vol 230 et faire route du point VADAR directement vers le point BALSI.

A 13h31 31, le vol ECC757 à destination de Bâle Mulhouse, en sens opposé, s'annonce sur la fréquence, niveau de vol 240. Il demande l'autorisation de virer à gauche de 20° à 30° pour éviter une formation orageuse. Le contrôleur radariste lui répond : « *C'est approuvé* ». Ce virage à gauche va malheureusement rapprocher le vol ECC757 de la route du vol HB-FOT.

A 13h34 15, le vol HB-FOT est envoyé sur la fréquence 125.55 MHz du secteur INS.

A 13h 35 24, le pilote du vol ECC757 annonce une montée TCAS (niveau de vol 245). Le contrôleur radariste lui signale qu'il y a effectivement un trafic en sens opposé qui aurait dû être au niveau de vol 230.

A 13h35 36, le pilote du vol ECC757 informe le contrôleur radariste qu'il a croisé le trafic opposé et qu'il redescend au niveau de vol 240. Il ne dépose pas de rapport ATIR. Par contre, le contrôleur radariste fait un rapport ATIR.

Secteur INS.

A 13h22 58, le pilote du vol ECC757 s'annonce sur la fréquence 125.55 MHz, niveau de vol 240. Le contrôleur radariste l'identifie et l'autorise sur les points MOLUS-KORED, niveau de vol 240. Le pilote demande de pouvoir faire route directement sur le point KORED. Cette route directe est refusée en raison d'activité militaire.

A 13h31 07, le vol ECC757 est envoyé sur la fréquence 128.9 MHz du secteur INE.

A 13h34 38, le pilote du vol HB-FOT s'annonce sur la fréquence, niveau de vol 230. Le contrôleur radariste l'identifie et l'autorise directement sur le point BALSI, niveau de vol 230. Cette route directe va le rapprocher de la route du vol ECC757.

A 13h35 30, le contrôleur radariste lui confirme de maintenir le niveau de vol 230 et lui demande s'il est en montée ! En effet, sur sa place de travail, le STCA lui indique une alerte de proximité.

A 13h35 55, le pilote du vol HB-FOT lui répond : « *Affirm, if possible flight level two seven zero, due to build up* ».

A 13h36 00, le contrôleur radariste lui rappelle que son autorisation était de maintenir le niveau de vol 230 et qu'il a provoqué une montée TCAS d'un trafic opposé (ECC757).

A 13h38 44, le contrôleur radariste lui demande des explications. Le pilote du vol HB-FOT lui répond : « *Of course yes, I had a problem with the autopilot went off line in a build up and pushed me up a little bit* ».

CAUSE

L'incident est dû à la montée intempestive et incontrôlée d'un avion, dans une formation orageuse, suite à un déclenchement de son auto-pilote. L'alerte STCA s'est déclenchée et a informé le contrôleur de la proximité du trafic.

Berne, le 5 février 2003

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT A 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)**

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

Investigation into the **incident** that occurred on **16 May 2001**

- Subject of transcript: **HBFOT / ECC757**
- Centre concerned: Geneva
- Designation of unit: ACC
- Frequencies: 129.8 / 125.55 MHz
- Date and period covered by attached extract: 16 May 2001
13:17 - 13:49 UTC
- Date of transcript: 28 June 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, 28 June 2001

M. Simonet



Abbreviations

INS - Geneva Area Control Centre, INS sector
 INE - Geneva Area Control Centre, INE sector

HOT	-	HBFOT	PC12	IFR flight	LSZH	-	LEVC
5042	-	City Ireland 5042	B462	IFR flight	LFPG	-	LIRQ
728	-	British Airways 728	B752	IFR flight	EGLL	-	LSGG
OFP	-	OEFFP	C340	IFR flight	LSGG	-	LOWK
651	-	Swissair 651	A320	IFR flight	LEMD	-	LSZH
694M	-	Crossair 694M	E145	IFR flight	LSZH	-	LEVC
202	-	Air Bor 202	BE9L	IFR flight	LIML	-	ELLX
3442	-	Air France 3442	C135	IFR flight	LFLL	-	LKPR
506	-	Rubens 506	F50	IFR flight	LSGG	-	EBAW
3820	-	Cotam 3820	N262	IFR flight	LFOT	-	LIPS
3723	-	Lufthansa 3723	A319	IFR flight	LSGG	-	EDDF
757	-	Cigogne 757	SF34	IFR flight	LFML	-	LFSB
935G	-	Swissair 935G	A320	IFR flight	LSGG	-	LSZH
4157	-	Lufthansa 4157	B733	IFR flight	LFLL	-	EDDF
934G	-	Swissair 934G	A319	IFR flight	LSZH	-	LSGG
5810	-	Lufthansa 5810	CRJ1	IFR flight	EDDM	-	LFLL
096	-	Alitalia 096	B461	IFR flight	LIMC	-	LEBB
1613	-	Air France 1613	E145	IFR flight	LIPX	-	LFPG
116	-	Alitalia 116	A320	IFR flight	LIMC	-	EHAM
HPG	-	HBGPG	BE20	IFR flight	LIPB	-	LSGL
150	-	Alitalia 150	B461	IFR flight	LIMC	-	EBBR
5096	-	Transavia 5096	B733	IFR flight	LFMN	-	EHRD
LXG	-	Air Liberté 667XG	E120	IFR flight	LFMN	-	LFJL
F60	-	French Airforce 7460	JAGR	IFR flight	LFSI	-	LIPS
231	-	Speedwings 231	C550	IFR flight	LSGG	-	LFMD

TRANSCRIPT SHEET

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

Frequency 128.9: Geneva Area Control Centre, sector INE

INE	HOT	13:17:28	Geneva, good afternoon, Hotel Bravo Foxtrot Oscar Tango is climbing flight level two one zero.	
HOT	INE	34	Hotel Bravo Fox Oscar Ta., Oscar Tango bonjour, identified, maintain two one zero, cleared ULMES - MILPA - BALSI and I call you back for further climb.	
INE	HOT	44	Maintaining flight level two one zero, proceeding ULMES - MILPA - BALSI, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INE	53	Affirm, and confirm your requested level is two seven zero ?	
INE	HOT	13:18:00	Request two three zero for the time, please.	
HOT	INE	04	Roger Oscar Tango, I call you back.	
INE	5042	13	Genève bonjour, City Ireland five zero four two, flight level two five zero, ?????? to MILPA.	probably: "On course"
5042	INE	18	Bonjour City Ireland five zero four two, identified, maintain two five zero, Geneva - Torino.	
INE	5042	24	... five zero, Geneva - Torino, City Ireland five zero four two.	
728	INE	27	Speedbird seven two eight contact Arrival on one three one decimal three two, good-bye.	
INE	728	32	Arrival, one three one three two, Speedbird seven two eight.	
HOT	INE	49	Hotel Oscar Tango, Geneva ?	
INE	HOT	53	Go ahead, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INE	56	Roger Oscar Tango, you are recleared VADAR then direct to BASLI, flight level two three zero.	
INE	HOT	13:19:04	Recleared VADAR direct BALSI, flight level two three zero, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INE	10	Affirm.	
OFP	INE	13:19:47	Oscar Foxtrot Papa climb to flight level one eight zero.	

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>
INE	OFFP	51	Continue climb to one eight zero, Oscar Foxtrot XXXXX, thank you.	probably: "Papa"
651	INE	59	Swissair six five one contact Zurich on one three five decimal six seven, au revoir.	
INE	651	13:20:04	One three five six seven, Swissair six five one, au revoir.	
INE	694M	13:21:13	Genève bonjour, Crossair six niner four Mike approaching flight level niner zero.	
694M	INE	18	Bonjour Crossair six niner four Mike, identified, continue on present heading and climb to flight level two one zero.	
INE	694M	24	On heading climb to flight level two one zero, Crossair six niner four Mike.	
INE	202	13:22:03	Heu Genève Contrôle, XXXXX Air Bor deux cent deux, bonjour.	probably: "the"
202	INE	07	Air Bor deux cent deux, Genève bonjour, identifié, maintenez le niveau deux cents.	
INE	202	12	Maintiens le deux cents, ????? deux cent deux.	unreadable
OFFP	INE	30	Oscar Echo Foxtrot Foxtrot Papa confirm... after KORED... direct to KUDES ?	
INE	OFFP	38	You will has, have to check the routing with Zurich in a few minutes, Sir.	
OFFP	INE	42	Okay, thank you.	
INE	202	54	Air Bor deux cent deux prêt XXXXX; XXXXX une p'tite chance de faire Héricourt directe ?	probably: "pour", "est-ce qu'il y aurait"
202	INE	13:23:02	Heu deux cent deux, ben initialement MOLUS - PENDU, on verra avec Reims dans un moment.	
INE	202	07	D'accord.	
OFFP	INE	19	Oscar Foxtrot Papa contact now Zurich on one three five decimal six seven, good-bye.	
INE	OFFP	24	One three five six seven, good-bye, thank you.	
694M	INE	13:23:30	Crossair six niner Mi., six niner four Mike climb to flight level two two zero.	
INE	694M	35	Climbing up to flight level two two zero, Crossair six niner four Mike.	

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>
3442	INE	59	Air France trente-quatre quarante-deux contactez Zurich sur cent trente-trois zéro cinq, au revoir.	
INE	3442	13:24:05	Cent trente-trois zéro cinq, trente-quatre quarante-deux, au revoir.	
INE	694M	35	Crossair six niner four Mike maintaining flight level two two zero.	
694M	INE	39	Roger.	
INE	506	54	Geneva good afternoon, the Rubens five zero six is climbing level one one five for one five zero, direct Dijon.	
506	INE	13:25:03	Rubens five zero six bonjour, identified, climb to flight level one eight zero.	
INE	506	08	One eight zero, five zero six.	
694M	INE	14	Crossair six niner four Mike climb to flight level two niner zero.	
INE	694M	18	Climbing flight level two niner zero, Crossair six niner four Mike.	
694M	INE	21	Affirm, and expedite climb until passing flight level two four zero.	
INE	694M	25	Expedite up flight level two four zero, Crossair six niner four Mike.	
INE	3820	36	Genève Contrôle, Cotam trente-huit vingt, bonjour.	
3820	INE	39	Bonjour Cotam trente-huit vingt, identifié.	
INE	3820	42	XXXXX.	noise of microphone meaning understood
5042	INE	13:26:07	City Ireland five zero four two contact Geneva on one two five decimal five five, good-bye.	
INE	5042	13	One three five five five.	
5042	INE	16	Heu negative, one <u>two</u> five five five, cent vingt-cinq cinquante-cinq, au revoir.	
INE	5042	13:26:20	One two five five five, sorry, five zero four two, au revoir Monsieur.	
694M	INE	34	Crossair six niner four Mike resume own navigation direct to MILPA, BALS next.	
INE	694M	39	MILPA, BALS next, Crossair six niner four Mike.	

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>
694M	INE	13:27:26	Crossair six niner four Mike contact Geneva on one three four decimal eight five, good-bye.	
INE	694M	34	One three four eight five, good-bye, Crossair six niner four Mike.	
INE	3723	39	Radar bonjour, Lufthansa three seven two three passing flight level one three zero, climbing flight level one five zero.	
3723	INE	45	Bonjour Lufthansa three seven two three, identified, climb to flight level one eight zero.	
INE	3723	51	Lufthansa three seven two three climbing flight level one eight zero.	
INE	3723	13:28:14	Heu Lufthansa three seven two three request left turn direct KORED due to... build up on our cleared route to SOSAL.	
3723	INE	22	That is approved, three seven two three.	
INE	3723	25	Lufthansa three seven two three turning left now direct KORED, thank you.	
INE	3723	13:29:33	Heu Lufthansa three seven two three approaching flight level one eight zero, request another ten degrees to the left for next... one zero miles, please.	
3723	INE	40	Lufthansa three seven two three this is approved and climb flight level one niner zero.	
INE	3723	44	Lufthansa three seven two three continuing climb flight level one niner zero and turning left by ten degrees, new heading zero for zero for ten miles, thank you.	
3723	INE	53	Roger.	
3723	INE	13:30:17	Lufthansa three seven two three continue climb level two two zero.	
INE	3723	13:30:21	Lufthansa three seven two three continuing climb to flight level two two zero.	
3723	INE	13:31:01	Lufthansa three seven two three expect higher in two minutes, opposite traffic at level two three zero.	
INE	3723	08	Lufthansa three seven two three thank you for information, and turning back direct KORED again, build up is passed 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>
3723	INE	15	Roger.	
INE	757	31	Genève bonjour, Cigogne sept cent cinquante-sept.	
757	INE	35	Cigogne sept cent cinquante-sept bonjour, vous êtes identifiés.	
INE	757	58	Cigogne sept cent cinquante-sept, on souhaiterait faire... vingt à trente degrés à gauche pour éviter.	
757	INE	13:32:12	Cigogne sept cent cinquante-sept répétez s'il vous plaît ?	
INE	757	16	Cigogne sept cent cinquante-sept on souhaiterait faire vingt à trente degrés gauche pour éviter une tête XXXXX.	probably: "de cum"
757	INE	22	A gauche, c'est approuvé.	
INE	757	23	Merci.	
3723	INE	29	Lufthansa three seven two three climb level two <u>four</u> zero.	
INE	3723	33	Lufthansa three seven two three continue climb to flight level two four zero.	
HOT	INE	38	Hotel Oscar Tango turn left to BALS I.	
INE	HOT	42	Turning left to BALS I, Hotel Oscar Tango.	
3723	INE	48	Lufthansa three seven two three contact Zurich, one three three decimal zero five, au revoir.	
INE	3723	56	Lufthansa three seven two three , Zurich Radar, one three three decimal zero five, au revoir.	
HOT	INE	13:34:15	Hotel Oscar Tango contact Geneva, one two five five five, au revoir.	
INE	HOT	19	One two five five five, good day.	
INE	757	13:35:24	Heu TCAS climb... le Cigogne sept cent cinquante-sept.	
757	INE	29	Cigogne sept cent cinquante-sept, oui, il y a un trafic juste à votre... une heure. Il devrait être au niveau deux cent trente !	
INE	757	36	On est clair du trafic et on redescend au niveau deux cent quarante, sept cent cinquante-sept.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
757	INE	40	<i>Oui.</i>	
757	INE	50	<i>Oui, Cigogne sept cent cinquante-sept, vous pouvez descendre au niveau de vol deux cent quarante, et quand vous êtes clair du CB direct sur BERSU.</i>	
INE	757	58	<i>Heu confirmez BERSU, pour deux, pour sept cent cinquante-sept ?</i>	
757	INE	13:36:01	<i>Heu pardon, sur KONOL.</i>	
INE	935G	04	Genève bonsoir, Swissair nine three five Golf maintaining ... level one <u>four</u> zero on a heading zero four five to avoid, for at least the next twenty miles.	
935G	INE	12	Swissair nine three five Golf bonjour, identified, report when able to turn right to KORED.	
INE	935G	18	Call you when able for KORED, Swissair nine three five Golf.	
757	INE	21	<i>And Cigogne sept cent cinquante-sept sur KONOL, affirme.</i>	
INE	757	24	<i>KONOL de la position, et on serait ... preneur pour débiter la descente.</i>	
757	INE	29	<i>Bien reçu, descendez niveau cent quatre-vingts.</i>	
INE	757	32	<i>On descend niveau cent quatre-vingts, sept cent cinquante-sept.</i>	
INE	4157	37	Genève bonjour, Lufthansa four one five seven level two six zero.	
4157	INE	41	Lufthansa four one five seven bonjour, identified.	
202	INE	13:37:09	Air Bor deux cent deux contactez Genève, cent trente-quatre décimal zéro deux.	
INE	202	12	Cent trente-quatre zéro avec Genève, deux cent deux, bonne fin d'ournée.	
202	INE	15	De même.	
INE	935G	17	And Swissair nine three five Golf, now able for KORED.	
935G	INE	20	Okay, turn right to KORED.	
INE	935G	22	Direct KORED, Swissair niner three five Golf.	

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>
INE	935G	30	C'est assez haut à droite ici, peut-être ... level deux cents.	
935G	INE	37	Oui, un instant, on va voir.	
INE	4157	41	Lufthansa four one five seven ... present position direct KORED now.	
4157	INE	44	Lufthansa four one five seven, roger.	
INE	935G	13:38:16	And Swissair nine three five Golf heading zero six five or direct BERSU would fit now, to avoid the next.	
935G	INE	22	Okay to BERSU is approved.	
INE	935G	24	Direct BERSU, merci bien.	
935G	INE	45	Swissair nine three five Golf climb level two zero zero.	
INE	935G	48	Nine three five Golf leaving one four for level two hundred.	
4157	INE	13:39:19	Lufthansa four one five seven contact Zurich, one three three decimal zero five, au revoir.	
INE	4157	23	One three three zero five, Lufthansa four one five seven, au revoir.	
757	INE	55	<i>Cigogne sept cent cinquante-sept cause trafic virez quinze degrés à droite.</i>	
INE	757	13:40:00	<i>Quinze degrés droite cause trafic, ou BALIR si ça vous arrange.</i>	
757	INE	13:40:05	<i>Non, pas pour l'instant.</i>	
INE	757	07	<i>Reçu, ?????? soixante-quinze le cap pour Cig sept cent cinquante-sept.</i>	unreadable
757	INE	11	<i>Reçu.</i>	
INE	934G	13	Genève bonjour, Swissair niner three four Golf, level one seven zero.	
934G	INE	16	Swiss nine three four Golf bonjour, identified, ULMES six Romeo Arrival, level one seven zero.	
INE	934G	23	ULMES six Romeo Arrival, level one seven zero, Swissair niner three four Golf.	
935G	INE	30	Swissair niner three five Golf turn left ten degrees due to traffic.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
INE	934G	35	Left ten degrees, Swissair niner three four Golf, confirm ?	
934G	INE	38	Affirm.	
935G	INE	41	It's for Swissair niner three <u>five</u> Golf, left ten degrees !	
INE	935G	45	Heu, that's copied, Swissair nine three <u>five</u> Golf, we turn left ten degrees.	
934G	INE	49	Swissair nine three four Golf, still to VADAR.	
INE	934G	53	Proceed to VADAR, niner three <u>four</u> Golf.	
935G	INE	13:41:00	Swissair nine three five Golf, you have a traffic at your two o'clock position, six a half miles, on heading right and XXXXX, descending to level one eight zero, passing two zero five.	probably: "descending"
INE	935G	13	Heu nine three five Golf, call you on the TCAS.	
757	INE	41	<i>Cigogne sept cent cinquante-sept prenez le cap cinquante.</i>	
INE	757	44	<i>Le cap zéro cinquante par la gauche, sept cent cinquante-sept.</i>	
3820	INE	13:42:08	Cotam trente-huit vingt contactez Reims, cent trente-quatre décimal quatre, au revoir.	
INE	3820	13:42:12	Avec Reims, cent trente quatre, quatre, Cotam trente-huit vingt, au revoir Monsieur, merci.	
INE	5810	17	Genève bonjour, Lufthansa five eight one zero maintaining flight level two seven zero, inbound PINOT.	
5810	INE	23	Lufthansa five eight one zero bonjour, identified, direct to MILPA for MILPA five Arrival, level two seven zero.	
INE	5810	29	MILPA, MILPA five Arrival, flight level two seven zero, Lufthansa five eight one zero.	
757	INE	35	<i>Cigogne sept cent cinquante sept reprenez votre navigation direct sur BALIR, contactez Zurich, cent trente-cinq décimal soixante-sept, au revoir.</i>	
INE	757	42	<i>Cent trente-cinq soixante-sept, Zurich et BALIR direct, et bonne journée Monsieur.</i>	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

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

Frequency 125:55 MHz: Geneva Area Control Centre, sector INS

INS	757	13:22:58	<i>Genève bonjour, Cigogne sept cent cinquante-sept, le niveau deux quarante, on fait route sur OMASI.</i>	
757	INS	13:23:04	<i>Cigogne sept cent cinquante-sept, Genève bonjour, vous êtes identifiés, autorisé MOLUS - KORED, niveau deux cent quarante, deux quatre zéro.</i>	
INS	757	10	<i>MOLUS - KORED, deux quarante et une route directe KORED, c'est possible ?</i>	
757	INS	14	<i>Hm via MOLUS, cause activité militaire.</i>	
INS	757	17	<i>Via MOLUS, initiale.</i>	
096	INS	25	Alitalia zero nine six fly heading... two seven zero, climb to flight level two six zero.	
INS	096	13:23:31	Heading two seven zero, flight level two six zero, Alitalia... zero nine six.	
096	INS	37	Roger.	
096	INS	59	Alitalia zero niner six climb to two eight zero.	
INS	096	13:24:02	Two eight zero, Alitalia... zero nine six.	
096	INS	05	Roger.	
3820	INS	13:25:00	Cotam trente-huit vingt, vous appelez Genève, cent vingt-huit décimal neuf, au revoir.	
3820	INS	11	Cotam trente-huit vingt, Genève ?	
INS	3820	15	Oui Genève de Cotam trente-huit vingt ?	
3820	INS	17	Vous appelez... Genève, cent vingt-huit neuf, au revoir.	
INS	3820	22	Cent vingt-huit, cent vingt-huit neuf, trente-huit vingt, au revoir Monsieur, merci.	
096	INS	26	Alitalia zero niner six direct to NINTU now.	
INS	096	30	To NINTU direct, Alitalia zero nine six.	

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>
1613	INS	40	Air France seize treize, vous êtes identifiés, autorisé directe AOSTA - XXXXX- MOLUS - GALBI - TINIL. Et pour plus haut vous appelez Genève, cent vingt-six zéro cinq, au revoir.	probably: "ensuite"
INS	1613	52	Procédons vers AOSTA - TINIL et... cent vingt-six zéro cinq, seize treize, au revoir.	
1613	INS	58	Au revoir.	
HPG	INS	13:26:03	Hotel Papa Golf, vous me rappelez pour descendre.	
INS	HPG	06	On vous rappelle pour descendre, Papa Golf.	
INS	5042	36	Genève bonjour, City Ireland five zero four two flight level two five zero, route... Genova, Torino, sorry.	
5042	INS	43	City Ireland five zero four two, Geneva bonjour, identified, cleared Torino, level two five zero.	
INS	5042	13:26:48	Torino heu level two five zero, City Ireland five zero four two.	
5042	INS	52	Roger.	
INS	116	53	Geneva bon après midi, Alitalia one one six, up to flight level two four zero, approaching.	
116	INS	59	Alitalia one one six, Geneva bonjour, squawk five seven one zero.	
INS	116	15:27:03	Five seven one zero squawking, Alitalia one one six.	
096	INS	23	Alitalia zero niner six contact now Geneva, one two six zero five, good-bye.	
INS	096	29	One two six zero five, bye-bye.	
116	INS	37	Alitalia one one six, you are identified and cleared AOSTA - MOLUS - PENDU, climb to flight level two six zero.	
INS	116	44	AOSTA - MOLUS - PENDU, up to flight level two six zero, Alitalia one one six.	
116	INS	49	Roger.	
116	INS	13:28:14	Alitalia one one six climb to flight level two eight zero.	

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>
INS	116	17	Up to flight level two eight zero, Alitalia one one six.	
116	INS	21	Roger.	
INS	5042	22	Genève Information bonjour, City cinquante quarante-deux.	
XXX	XXX	27	T'es sur la	probably: from 5042 to 5042
INS	HPG	32	Papa Golf, on serait prêt pour débiter la descente.	
HPG	INS	36	Papa Golf autorisé au niveau... heu deux cents, deux zéro zéro.	
INS	HPG	41	Autorisé deux cents, deux zéro zéro, Papa Golf.	
HPG	INS	45	Et Papa Golf pour poursuivre la descente vous tournez à gauche au cap ... deux huit... cinq.	
INS	HPG	13:28:53	Poursuit la descente à ?????? ...	unreadable
HPG	INS	13:29:00	Papa Golf, je confirme, autorisé au niveau deux cents, deux zéro zéro et à gauche au cap deux huit cinq.	
INS	HPG	06	A gauche au cap deux huit cinq et en descente vers le niveau deux cents, Papa Golf.	
HPG	INS	11	Correcte.	
116	INS	20	Alitalia one one six contact Geneva, one two six zero five, good-bye.	
INS	116	24	One two six zero five, bye-bye.	
INS	HPG	45	Papa Golf approche le deux cents.	
HPG	INS	48	Hm Papa Golf, hm, un instant j'vous prie.	
HPG	INS	13:30:16	Papa Golf vous descendez au niveau cent quatre-vingts, unité huit zéro.	
INS	HPG	20	Vers l'cent quatre-vingt, unité huit zéro, Papa Golf.	
HPG	INS	25	Et Papa Golf, quelles sont vos intentions ?	
INS	HPG	29	Ben écoutez, en route Saint-Prex ou en guidage radar jusqu'à c'qu'on soit visuel pour "canceler"	
HPG	INS	34	Papa Golf bien reçu, je vous rappelle pour directe Saint-Prex.	
INS	HPG	38	Merci, ça nous arrangerait aussi cause météo.	

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>
HPG	INS	42	Hm Papa Golf, vous continuez au cap actuel pour... cinq nautiques cause activité militaire et je vous rappellerai d'ici une minute.	
INS	HPG	51	Merci.	
757	INS	13:31:07	Cigogne sept cinquante-sept, Genève ?	
INS	757	10	Oui Madame.	
757	INS	11	Vous appelez Genève, cent vingt-huit neuf, au revoir.	
INS	757	15	Cent vingt-huit neuf, Genève XXXXX, bonne journée, ... Madame.	<i>probably: "bonne soi.."</i>
757	INS	13:31:19	XXXXX.	<i>probably: "au revoir"</i>
HPG	INS	34	Papa Golf autorisé Saint-Prex.	
INS	HPG	36	Autorisé Saint-Prex, Papa Golf.	
				disturbance on the frequency
150	INS	54	Alitalia one five zero, Geneva bonjour, squawk five seven one three.	
INS	150	59	Five seven one three, Alitalia one five zero.	
HPG	INS	13:33:06	Papa Golf descendez au niveau cent quarante, unité quatre zéro.	
INS	HPG	09	Vers l'cent quarante, unité quatre zéro, Papa Golf.	
HPG	INS	11	Papa Golf, Genève Arrivés maintenant, cent trente et un trente-deux, au revoir.	
INS	HPG	15	Et trente et un trente-deux, Papa Golf, au revoir.	
150	INS	21	Alitalia one five zero identified, AOSTA - MOLUS - PENDU, climb to level two six zero.	
INS	150	27	XXXXX two six zero..., MOLUS - ... PENDU, Alitalia ... one five zero.	<i>probably: Climbing flight level</i>
150	INS	32	Via AOSTA, please.	
INS	150	34	Via AOSTA, Alitalia one five zero.	
150	INS	37	Thank you.	
INS	HOT	13:34:38	Geneva bonjour, Hotel Bravo Foxtrot Oscar Tango, flight level two three zero.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
HOT	INS	44	Hotel Oscar Tango, Geneva bonjour, identified, direct to BALS, flight level two three zero.	
INS	HOT	49	Direct BALS, flight level two three zero, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INS	54	Roger.	
150	INS	13:35:08	Alitalia one five zero climb to flight level two eight zero to maintain.	
INS	150	12	Two eight zero to maintain, Alitalia one five zero.	
150	INS	13:35:15	Roger.	
5042	INS	16	City Ireland five zero four two, Geneva ?	
INS	5042	19	City five zero four two, go ahead.	
5042	INS	21	Con., contact now..... Milano on one two five two seven, good-bye.	
INS	5042	27	Two five two seven, City five zero four two, good-bye.	
HOT	INS	30	Hotel Oscar Tango maintain flight level two three zero.	
INS	HOT	34	Maintaining flight level two three zero, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INS	48	Hotel Oscar Tango, Geneva ?	
INS	HOT	51	Go ahead, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INS	53	Were you in the climb ?	
INS	HOT	55	Affirm, if possible flight level two seven zero, due to build up.	
HOT	INS	13:36:00	You were cleared to maintain flight level two <u>three</u> zero !	
INS	HOT	03	Yea, having flight level two three zero, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INS	07	And Oscar Tango for information: you just provoked a TCAS climb of a traffic opposite !	no reply
INS	5096	13:37:10	Heu Geneva good day, Transavia five zero niner six, flight level two six zero.	

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>
5096	INS	15	Transavia five zero nine six, Geneva ... bonjour, identified, IRMAR - MOLUS - PENDU, flight level two six zero.	
INS	5096	24	Roger, IRMAR - MOLUS - PENDU, two six zero, we're looking for higher, Transavia five zero nine six.	
5096	INS	29	Expect, stand by for clearance.	
INS	5096	32	Roger.	
150	INS	13:38:25	Alitalia one five zero contact now Geneva, one two six zero five, good-bye.	
INS	150	30	One two six zero five, Alitalia one five zero, ciao.	
150	INS	33	XXXXX.	probably: "Ciao"
HOT	INS	39	Hotel Oscar Tango, from Geneva ?	
INS	HOT	41	Go ahead, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INS	44	Could you explain to me why you left flight level two three zero ?	
INS	HOT	48	Of course yes, I had a problem with the auto pilot went off line in a build up and pushed me up a little bit.	
HOT	INS	56	Oscar Tango roger, that is understood.	
INS	HOT	59	Sorry about.	
INS	5096	13:39:01	And Geneva, Transavia five zero nine six, how long... can we expect to, to stay at this level ?	
5096	INS	10	Transavia five zero nine six for further climb call Geneva, one two six zero five.	
INS	5096	15	One two six zero five, bye-bye Sir, five zero nine six.	
5096	INS	19	Good-bye.	
HOT	INS	13:40:44	Hotel Oscar Tango climb to flight level two <u>five</u> zero.	
INS	HOT	48	Leaving flight level two three zero, climbing flight level two five zero, Hotel Oscar Tango.	
INS	LXG	13:45:08	Geneva bonjour, Liberté six six seven X-Ray Golf, climbing two four zero.	

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>
LXG	INS	16	Liberté X-Ray Golf, Genève bonjour, vous êtes identifié, IRMAR - MOLUS - PENDU, niveau deux cent quarante, deux quatre zéro.	
INS	???	22	Can you ?????? ?????? ??????, X-ray Golf ?	unreadable
LXG	INS	27	X-ray Golf hm.. I'll call you back, break break ...	
HOT	INS	13:45:29	Hotel Oscar Tango climb to flight level two six zero.	
INS	HOT	34	Climbing flight level two six zero, Hotel Oscar Tango.	
HOT	INS	37	Roger.	
LXG	INS	38	Liberté X-Ray Golf you're identified and cleared IRMAR - MOLUS - PENDU, maintain flight level two four zero.	
INS	LXG	46	IRMAR - MOLUS ?????? Air Liberté X-Ray Golf.	unreadable
INS	F60	13:46:40	XXXXX Control ?????? ?????? Fox Alfa Fox seven four six zero good day.	probably: "Geneva" unreadable
F60	INS	45	French Air Force seven four six zero, Geneva bonjour, identified, cleared Torino, maintain flight level two five zero.	
INS	F60	53	Okay, maintaining flight level two five zero, request to proceed inbound Torino.	
F60	INS	59	You are cleared Torino.	
INS	F60	13:47:01	Copied, thank you.	
INS	231	56	Genève Radar bonjour de Speedwing deux cent trente et un, en montée au niveau cent cinquante.	
231	INS	13:48:03	Speedwing deux cent trente et un, Genève bonjour, vous êtes identifié, vous montez au niveau deux cent dix, deux unité zéro.	
INS	231	10	XXXXX cent dix, deux unité zéro pour le Speedwing deux cent trente et un.	probably: "deux"
231	INS	13	Correct.	
INS	231	19	Genève good day, India Alfa Sierra Echo Romeo... approaching two six zero.	
231	INS	25	India Echo Romeo, Geneva bonjour, identified, I call you back in two minutes.	

Signature of
person in charge


TRANSCRIPT SHEET

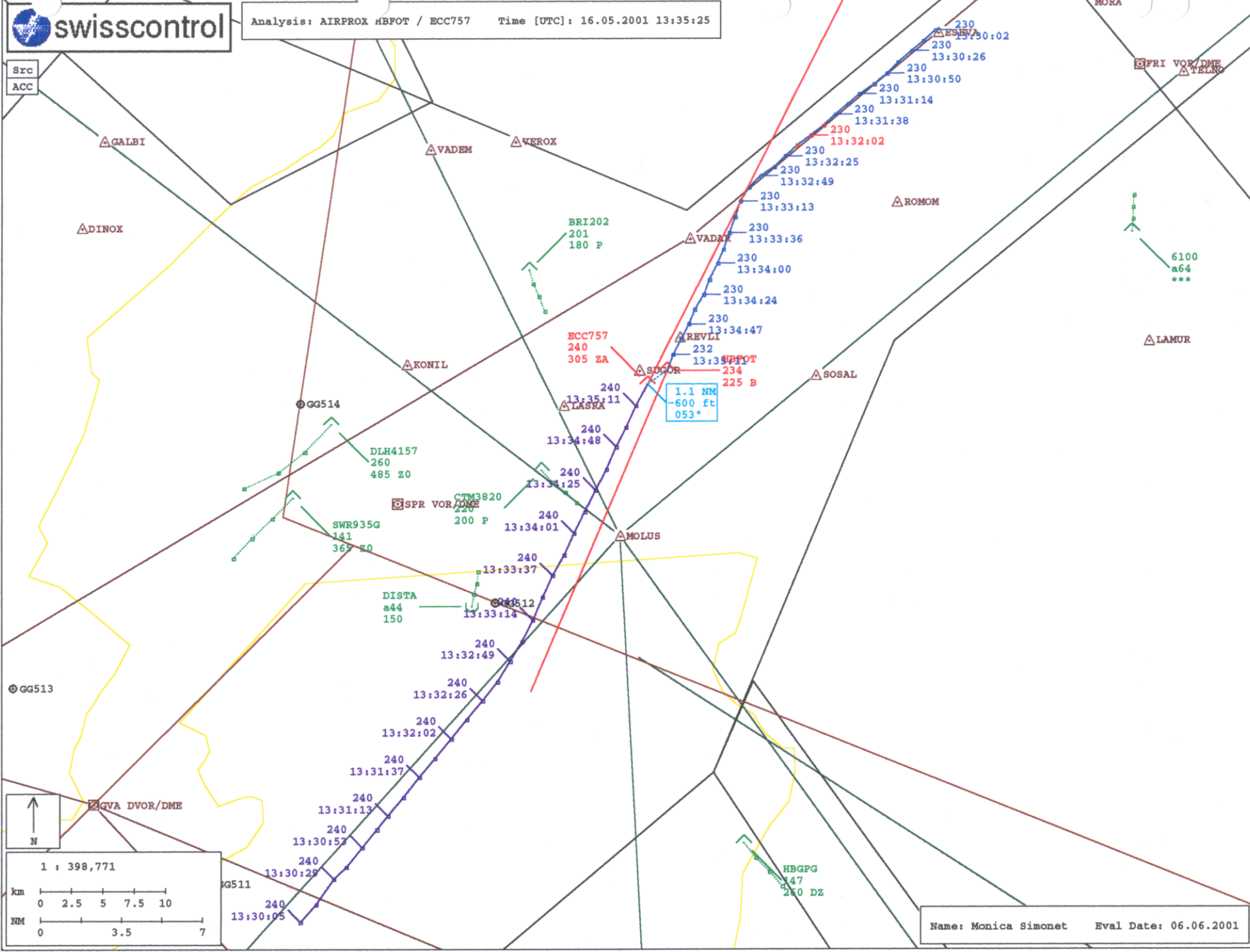
<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
INS	231	30	Okay.	
HOT	INS	13:49:12	Hotel Oscar Tango maintain flight level two six zero and contact Marseilles on one two eight seven eight zero, good-bye.	
INS	HOT	13:49:22	Maintaining flight level two six zero and contact Marseilles, one two eight decimal seven eight zero, Hotel Oscar Tango, good-bye, and sorry about.	
HOT	INS	31	That's okay.	

05/02/2003 / GED/sm
\\libdoc\ops\libenq\01\atir

Signature of
person in charge



Src
ACC



Src
ACC

