

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

concernant l'incident (Airprox)

entre KLM1929 et F-BVCF

du 11 décembre 2001

Circuit d'aérodrome de Genève aéroport

# RAPPORT FINAL

## AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)

### AIRPROX (PRESQUE COLLISION)

L'ENQUÊTE ET LES RAPPORTS D'ENQUÊTES N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CIRCONSTANCES  
DE L'ACCIDENT

(Art. 24 de la loi sur la navigation aérienne)

---

**LIEU** Circuit d'aérodrome de Genève aéroport

**DATE / HEURE** 11 décembre 2001 / 1350 UTC

**AÉRONEFS** 1: KLM 1929, Boeing 737-300, Amsterdam – Genève

2: F-BVCF, DR400, vol VFR, Albi (F) - Lausanne

---

**SERVICE ATS** Contrôle d'aérodrome

**CONTRÔLEUR** Contrôleur d'aérodrome

---

**ESPACE AÉRIEN** C et D

## DÉROULEMENT

Le mardi 11 décembre 2001 vers 09h00 UTC, l'avion immatriculé F-BVCF, du type DR400, vol privé selon les règles de vol à vue (VFR), décolle de l'aérodrome d'Albi (LFCI France) à destination de Lausanne. Sur sa route en direction de Grenoble – Chambéry, il rencontre des conditions météorologiques défavorables.

L'avion DR400 vole sur la couche nuageuse entre Albi et Chambéry au niveau de vol 075. Le pilote contacte l'approche de Chambéry et demande des informations sur les conditions météorologiques des aérodromes de Lausanne et de Genève. Il fait part à Chambéry de son intention de descendre vers 5500ft dans la région du VOR de Chambéry.

Avant de pénétrer dans la TMA de Genève, l'avion F-BVCF est transféré par le contrôle d'approche de Chambéry sur la fréquence 119.525 de Genève TMA.

Il semble qu'à partir de ce moment le pilote ait perdu ses références visuelles.

Le pilote appelle la fréquence TMA de Genève qui n'est pas desservie. Une bande enregistrée signale qu'en raison de manque de personnel, les avions VFR sont invités à éviter la TMA. Le pilote transmet alors un message sans accusé de réception sur la fréquence TMA et retourne sur la fréquence Approche de Chambéry pour leur signaler qu'il n'a pas eu contact avec Genève.

Préoccupé par la situation météorologique, le pilote avise Chambéry Approche de son intention de rejoindre l'aérodrome d'Annemasse puis annonce soudain sur la fréquence de Chambéry avoir en vue une centrale avec 4 cheminées. Il croit être sur la ville d'Annecy et signale une visibilité très limitée. Chambéry Approche réalise à ce moment qu'il se trouve à Genève. Selon les déclarations du contrôleur d'Approche de Chambéry, une réception radar discontinue l'a empêché de suivre la route de l'avion.

Chambéry Approche ordonne alors au pilote d'appeler immédiatement la fréquence TWR de Genève sur 118.700.

La Tour de Contrôle de Genève a remarqué l'intrusion de ce vol suite à un appel téléphonique du contrôle d'Approche de Genève, lui-même avisé par le contrôle d'Approche de Chambéry qui signalait un avion VFR perdu, approchant la zone de contrôle de Genève (CTR) depuis l'ouest.

A ce moment, l'avion se trouve au nord du seuil de la piste 05, à 1.8 NM de l'axe, avec un cap convergent sur la route d'un avion du type Boeing 737-300 de la compagnie KLM qui est en courte finale à la même altitude.

Le vol KLM 1929 reçoit immédiatement une information de trafic de la part du contrôleur d'aérodrome et repère visuellement le trafic conflictuel.

Selon les déclarations du contrôleur d'aérodrome, ce trafic n'a été visualisé et identifié qu'au dernier moment.

Le pilote du F-BVCF a repéré le trafic en finale avant de croiser sa route et a amorcé un virage d'évitement à gauche.

Suite à la demande du pilote s'avouant égaré, l'avion a été autorisé, sans délai, à atterrir à Genève. L'atterrissage s'est déroulé normalement.

Le service ATC a déposé un rapport ATIR / AIRPROX.

## FAITS ÉTABLIS

- La piste en service à Genève était la piste 05.
- Le bulletin météorologique de 10h50 UTC était le suivant: le vent de 030 degrés à 5 noeuds, variable entre 360° et 070°, la visibilité de 8 kilomètres, base des nuages fragmentés à 1500 ft. La température de 1 degré, le point de rosée de moins 3 degrés, la pression atmosphérique de 1032 hectopascal, pas de changements prévus.
- L'avion du type DR400, immatriculé F-BVCF, avait décollé d'Albi (F) à destination de Lausanne et volait selon les règles de vol à vue (VFR) en affichant le code transpondeur A7760 mode C, code attribué par Chambéry Approche, correspondant au code de transit de la TMA de Chambéry vers la TMA de Genève.
- A 11h00', l'avion F-BVCF a été transféré par Chambéry Approche sur la fréquence de contrôle de la région terminale (TMA) de Genève 119.525. Il a reçu une information concernant un certain nombre de trafics IFR approchant la piste 05, sous guidage radar, en descente vers 6000ft. L'avion F-BVCF se trouvait à 1 NM de la bordure sud-ouest de la TMA de Genève, direction nord-est.
- Le pilote a déclaré, lors de son entretien téléphonique avec l'enquêteur, qu'il ne recevait pas le VOR de GVA et qu'il ne possédait pas de carte d'approche VFR de l'aéroport de Genève Il a également affirmé ne jamais avoir passé en condition IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) durant sa descente.
- La fréquence TMA de Genève 119.520 n'était pas desservie. Un enregistrement transmettait le message suivant : « Cause manque de personnel, le trafic VFR doit éviter la TMA. »
- Un NOTAM a été publié le 1<sup>er</sup> décembre 2001 ayant la teneur suivante : « Si possible, le trafic VFR doit éviter la TMA de Genève lorsque Genève Terminal 119.525 transmet le message suivant : la fréquence de Genève Terminal est fermée. Si possible, le trafic VFR doit éviter la région terminale de Genève. En cas d'impossibilité, le trafic contactera Genève Info 126.350 ou Genève Delta 119.175 10 minutes avant, afin d'obtenir une autorisation de pénétrer dans l'espace D ou C.(...) ».
- A 11h00'24, F-BVCF a appelé Genève Terminal. Le répondeur a activé la bande enregistrée et son message.
- Selon ses déclarations, le contrôleur de la circulation aérienne de la Tour de Contrôle n'a pas vu l'avion, ni au radar secondaire ni au radar primaire, durant les 15 NM de son approche depuis le sud-ouest. Il ne l'a vu qu'entre les points d'entrée VFR « W – GW » juste avant le croisement des deux avions au seuil de la piste 05. Ceci contrairement à ce qui apparaît sur le relevé radar.
- A 11h00'40, F-BVCF a pénétré dans la TMA de Genève, en espace C, à 6800ft en descente, direction nord-est.
- L'avion n'a pas été détecté ni identifié par le contrôle d'Approche de Genève.
- Dans la juridiction ATC, le contrôle d'approche (APP) est responsable du trafic IFR et VFR évoluant à l'intérieur du secteur d'approche.
- A 11h01'31, F-BVCF a transmis un message sans accusé de réception (blind transmission) contenant ses intentions de quitter la condition de vol VFR sur la couche afin de passer sous la couche nuageuse, son altitude et son cap. Le message de la bande enregistrée a été réactivé.
- A 11h02', F-BVCF est retourné sur la fréquence de Chambéry Approche pour les aviser qu'il n'avait pas pu établir de contact avec Genève et qu'il lui fallait éviter la TMA.

- Chambéry Approche a accusé réception, en signalant que Genève ne les avait pas averti le matin.
- A 11h03', F-BVCF a avisé Chambéry Approche que les conditions météorologiques étaient si marginales qu'il envisageait de faire demi-tour et de dérouter sur l'aérodrome de Chambéry.
- A 11h03'50, F-BVCF, après avoir parcouru 6 NM dans la TMA, passait 3500ft en descente, quittait l'espace C, poursuivant sa route en direction du nord-est.
- A 11h06', F-BVCF a signalé une amélioration des conditions de vol et envisageait de dérouter sur Annemasse.
- A 11h06', Chambéry Approche lui a signalé qu'il avait perdu contact radar.
- A 11h09'30, F-BVCF a pénétré dans la CTR de Genève, à 2600ft, en espace D, suivant le cours du Rhône.
- A 11h13', F-BVCF a signalé, toujours sur la fréquence de l'Approche de Chambéry, qu'il passait la ville d'Annecy, sans en être certain, et qu'il venait de passer une centrale avec 4 grosses cheminées rouges et blanches.
- Chambéry Approche a alors avisé F-BVCF qu'il avait à nouveau contact radar et qu'il le situait dans l'axe de piste 05 à Genève, dans le 250° et à 3 NM de la ville de Genève.
- F-BVCF a fait part de son intention de rejoindre Annemasse en effectuant un virage à droite.
- Après avoir effectué un virage à droite, F-BVCF s'est retrouvé à 1.3 NM de l'axe d'approche de la piste 05, perpendiculaire à cet axe, convergeant sur la route du vol KLM1929, en courte finale sur la piste 05.
- A 11h13', Chambéry Approche a téléphoné à Genève Approche pour lui signaler qu'il voyait le trafic par intermittence, à 4 NM de l'aéroport à l'altitude de 2000ft.
- A 11h14'06 KLM1929 a reçu l'autorisation d'atterrir sur la piste 05.
- A 11h14'26, Genève Approche a téléphoné au contrôleur d'aérodrome pour lui signaler le trafic.
- A 11h14'35, F-BVCF a appelé la Tour de Contrôle de Genève, pour la première fois, sur la fréquence 118.700.
- La Tour de Contrôle a immédiatement signalé le trafic conflictuel au pilote du vol KLM1929.
- F-BVCF a commencé un virage à gauche, pour effectuer un 360°.
- KLM1929 a accusé réception et a déclaré l'avoir en vue.
- Selon ses déclarations, le contrôleur de la circulation aérienne de la Tour de Contrôle, affirme n'avoir repéré l'avion au radar secondaire sur le code A7760 qu'entre les points de report VFR « W et GW », en admettant qu'une erreur de réglage de l'écran radar pouvait être à l'origine de ce fait.
- La distance minimale relevée entre les deux avions était, en distance : 1.8 NM et 0 ft en altitude.
- Le pilote de F-BVCF a décidé d'atterrir à Genève, « ne sachant plus où il en était ».
- Le pilote du vol KLM1929 n'a pas été entendu par l'enquêteur. Il n'a pas fait de commentaire sur la fréquence de la Tour de Contrôle et n'a pas déposé de rapport ATIR.
- La Direction des Opérations de la Tour de Contrôle a déposé un rapport ATIR.

## ANALYSE

Transitant sur la couche nuageuse au niveau de vol 75 dans la région terminale de Chambéry, le pilote du vol VFR immatriculé F-BVCF a été confronté à de mauvaises conditions météorologiques. Afin de garder le contact visuel avec le sol pour s'orienter, il a dû descendre sous la couche nuageuse en cherchant des trouées.

Le pilote ne disposait pas d'informations suffisantes sur la situation météorologique de la route prévue sur son plan de vol, soit : Annemasse – Thonon - Lausanne.

Arrivé sur le VOR de Chambéry, il a demandé de suivre un cap direction nord-est et de descendre vers le niveau 55. Il a été transféré par Chambéry Approche sur la fréquence de contrôle de la région terminale de Genève TMA. 119.525, 1.5 NM avant de pénétrer dans l'espace aérien C.

Le pilote a contacté la fréquence et, par deux fois, a reçu le message enregistré suivant : « cause manque de personnel, le trafic VFR doit éviter la TMA ».

Le pilote, dans une situation difficile, décide alors de transmettre un message sans accusé de réception indiquant qu'il quitte le VFR on top (vol sur la formation nuageuse) pour passer sous la couche en descendant vers le niveau 55.

Il faut relever que, selon ses déclarations, à aucun moment il ne s'est trouvé en condition IMC (conditions de vols aux instruments) durant cette phase de vol. Par conséquent il ne s'agissait pas d'un cas d'urgence

Le pilote a également déclaré qu'il ne recevait pas l'émission du VOR de Genève (GVA). La visibilité était si mauvaise que le pilote a perdu l'orientation durant cette phase de vol. Il a alors repris contact sur la fréquence de Chambéry Approche pour leur signaler qu'il envisageait de se dérouter sur leur aérodrome.

Alors qu'initialement il suivait un cap direction nord-est, il s'est retrouvé sur un cap direction nord-nord-ouest, cap qui le rapprochait de l'axe d'approche de la piste 05 de Genève.

Alors que Chambéry lui proposait d'effectuer un demi-tour à droite pour rejoindre le VOR de Chambéry ou l'axe ILS, l'avion a signalé une amélioration de la visibilité et, croyant se trouver sur la ville d'Annecy, a indiqué qu'il préférerait se dérouter sur Annemasse. Le pilote ne possédait pas de carte d'approche VFR de l'aéroport de Genève à bord et il semble qu'il ait préféré de se dérouter sur l'aérodrome d'Annemasse.

Entre-temps, le pilote, totalement désorienté, continuait sa route en direction de l'aéroport de Genève.

Il convient de rappeler que, durant toute cette phase de vol, F-BVCF émettait le code transpondeur A7760 en mode C et qu'il était en contact radio avec Chambéry Approche. Selon un accord franco-suisse entre les TMA de Genève et de Chambéry, les vols VFR en transit dans la région terminale de Genève en provenance de la TMA de Chambéry, affichent un code de la famille A7760 – A 7765. Le transfert de communication a lieu sans coordination téléphonique préalable.

Pour une raison non élucidée, le contrôle d'Approche n'a pas détecté le trafic ni réagi lors de son intrusion dans l'espace aérien contrôlé de la TMA de Genève.

Le contrôleur d'aérodrome affirme ne pas avoir vu le trafic sur son écran radar en ajoutant, « contrairement à ce qui apparaît sur les relevés radar ». Il n'a vu le trafic que lorsqu'il passait entre les points « W –GW », c'est-à-dire juste avant l'AIRPROX,.

Selon les explications de deux experts radar de Skyguide, cet état de fait n'est pas plausible, sauf en cas de réglage inadéquat de l'écran radar.

Selon les déclarations du superviseur de service lors de l'incident, l'instruction concernant l'utilisation de ce nouvel écran radar aurait été minimalisée.

Suite au téléphone de Genève Approche l'avisant du trafic, le contrôleur d'aérodrome a très rapidement identifié l'avion F-BVCF et a immédiatement réagi, en donnant une information de trafic essentiel au KLM1929.

L'action d'évitement du DR400, en effectuant un 360°, a certainement diminué les risques de collision.

Néanmoins, le croisement des avions a eu lieu à une distance de 1,8 NM à la même altitude. La visibilité était de 8 kilomètres et le plafond de 1500ft, à la limite de la suspension des vols VFR avec application des règles de vol en VFR spécial (séparations selon les règles de vol aux instruments).

## **CAUSE**

L'incident est dû à l'intrusion et à la perte d'orientation d'un avion VFR dans la région de contrôle terminale, successivement dans la zone de contrôle de l'aéroport de Genève, par mauvaises conditions de visibilité.

Facteurs ayant influencé le déroulement de l'incident:

La fermeture de la position de contrôle TMA.

Le message lacunaire, en émission automatique, sur la fréquence TMA.

Le transfert de communication, par Chambéry Approche, sur une fréquence de contrôle non desservie.

L'absence de détection de cet avion par le contrôle d'Approche.

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

Investigation into the **incident** that occurred on **11 December 2001**

- Subject of transcript: **KLM1929 - FBVCF (A7760)**
- Centre concerned: Geneva
- Designation of unit: TMA, TWR, GND
- Frequency / Telephone: 119.52 MHz  
118.7 MHz  
121.9 MHz  
Telephone APP and AD1
- Date and period covered by attached extract: 11 December 2001  
11:00 - 11:30 UTC
- Date of transcript: 24 December 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, 24 December 2001

on behalf of M. Simonet



I. Rochat



---

Abbreviations

TMA	-	Geneva Terminal Control (Closed)				
TWR	-	Geneva Tower Control				
GND	-	Geneva Ground Control				
AD1	-	Aerodrome Controller (by phone)				
APP	-	Geneva Approach Control (by phone)				
CBY	-	Chambéry (by phone)				
1929	-	KLM1929	B733	IFR flight	EHAM	- LSGG
743	-	Crossair 743	E145	IFR flight	LFMN	- LSGG
3483	-	Iberia 3483	MD87	IFR flight	LSGG	- LEMD
583	-	Alitalia 583	AT72	IFR flight	LSGG	- LIMC
11	-	Swissair 11	A319	IFR flight	LSGG	- LSZH
DAL	-	DIWAL	BE9T	IFR flight	EDDL	- LSGG
614	-	Scandinavian 614	DC94	IFR flight	LSGG	- EKCH
FCF	-	FBVCF	DR40	VFR flight	LFCI	- LSGG

---

## 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>
<b><u>Frequency 119.52 MHz: Geneva Terminal</u></b>				
TMA	FCF	11:00:24	<b>A Genève info de... Fox Charlie Fox, bonjour.</b>	
FCF	TMA	28	<b>Cause manque de personnel, le trafic VFR doit éviter la TMA. Due to lack of staff, VFR shall avoid TMA.</b>	Automatic reply
TMA	?	40	XXXXX de Suisse, c'est plus ce que c'était.	Swear word Unidentified aircraft but not FBVCF.
?	TMA	43	Cause manque de personnel, le trafic VFR doit éviter la TMA. Due to lack of staff, VFR shall avoid TMA.	Automatic reply
TMA	FCF	11:01:31	<b>Et pour information, Genève auto-info... DR quatre cents, Fox Bravo... Victor Charlie Fox, provenance Albi, destination... Lausanne. Actuellement, on quitte le soixante-quinze, on quitte le VFR on top pour passer sous la couche. On passe cinq mille pieds à mille treize en descente au cap zéro quarante.</b>	
FCF	TMA	52	<b>Cause manque de personnel, le trafic VFR doit éviter la TMA. Due to lack of staff, VFR shall avoid TMA.</b>	Automatic reply

**Frequency 118.7 MHz: Geneva Tower**

TWR	1929	11:11:05	<b>Tower bonjour, KLM one nine two nine, ILS zero five.</b>	Student controller speaking
1929	TWR	08	<b>KLM one nine two nine, bonjour. Next report two miles.</b>	
TWR	1929	12	<b>Read you five.</b>	
743	TWR	15	Crossair seven four three, wind zero four zero degrees, seven knots, cleared to land runway zero five.	
TWR	743	19	Cleared to land, Crossair seven four three.	
3483	TWR	41	Iberia three four eight three, contact departure, one two one decimal three, bye-bye.	
TWR	3483	45	One two one decimal three, Iberia three four eight three, bye.	
743	TWR	11:12:32	Crossair seven four three, first right delta.	
TWR	743	36	First right, Crossair seven four three.	

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>
583	TWR	11:12:47	Alitalia... five eight three, continue taxi, a jet is overtaking you... from... the left.	
TWR	583	55	Okay we taxi, Alitalia five eight three.	
214	TWR	57	Cedar Jet two one four, wind zero six zero degrees, seven knots, cleared for take-off runway zero five.	
TWR	214	11:13:02	Cleared for take-off zero five, Cedar Jet two one four.	
743	TWR	04	Crossair seven four three, contact apron one two one decimal seven five, bye-bye.	
TWR	743	09	One two one seven five, Crossair seven four three, good-bye.	
TWR	11	39	Tower bonjour, Swissair eleven.	
11	TWR	41	Swissair eleven, bonjour.	
TWR	DAL	49	Geneva Tower, Delta India Whiskey Alfa Lima, bonjour, established one three miles out at the IL... reducing to one six zero.	
DAL	TWR	58	Delta Alfa Lima, bonjour, next report, two miles.	
TWR	DAL	11:14:01	Will report two miles, Alfa Lima.	
<b>1929</b>	<b>TWR</b>	03	<b>KLM one nine two nine, wind zero six zero degrees, seven knots, cleared to land runway zero five.</b>	
<b>TWR</b>	<b>1929</b>	08	<b>Cleared to land zero five, KLM one nine two nine.</b>	
614	TWR	12	Scandinavian six one four, behind landing Boeing seven three seven, three miles, line up zero five and wait behind.	
TWR	614	19	Line up behind landing aircraft, Scandinavian six one four.	
214	TWR	24	Cedar Jet two one four, contact departure one two one decimal three, bye-bye.	
TWR	214	27	One two one decimal three, two one four. Au revoir, bonne journée.	
214	TWR	30	Bonne journée.	
<b>TWR</b>	<b>FCF</b>	35	<b>A Genève Tour bonjour, c'est le Fox Charlie Fox.</b>	

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>
1929	TWR	11:14:38	KLM one nine two nine, traffic VFR, unknown, eleven o'clock, two miles, two thousand five hundred feet.	Coach takes over
TWR	1929	43	Roger, KLM one nine two nine, in sight.	
FCF	TWR	47	<i>Fox Alfa... quelque chose, répétez.</i>	
TWR	FCF	50	<i>Oui, c'est le trafic VFR, Fox Bravo Victor Charlie Fox. On fait un trois cent soixante en éloignement, on est visuel sur vos installations, on était plus en conditions VFR. On cherche à aller sur Annemasse, on attend votre priorité.</i>	
FCF	TWR	11:15:01	<i>Et vous voulez aller à Annemasse comment? Par-dessus ou par-dessous.</i>	
TWR	FCF	03	<i>A votre convenance, Madame. Par-dessus ça me semble difficile pour garder les conditions VFR.</i>	
FCF	TWR	08	<i>Oui, mais vous pensez qu'Annemasse, c'est conditions VFR?</i>	
TWR	FCF	11	<i>A ????? information particulière avec Chambéry, donc... on est en hold, ou éventuellement, en fonction de votre trafic..., si vous m'autorisez une longue finale chez vous, je suis preneur, parce que là, on ne sait plus trop où on en est.</i>	Probably " pas d' "
FCF	TWR	22	<i>D'accord, alors vous virez maintenant en base main gauche. Vous avez la piste zéro cinq en vue?</i>	
TWR	FCF	27	<i>Base main gauche, je me positionne pour une longue finale zéro cinq. J'avais la piste en vue tout à l'heure, je fais une approche de précaution, Fox Charlie Fox.</i>	
614	TWR	34	Scandinavian six one four, hold position, cancel line up clearance, I confirm, hold position.	
TWR	614	38	Holding, Scandinavian six one four.	
TWR	FCF	50	<i>Fox Charlie Fox, je suis en base zéro cinq.</i>	
FCF	TWR	52	<i>Fox Charlie Fox, poursuivez l'approche, numéro un pour la piste zéro cinq béton.</i>	
TWR	FCF	56	<i>Numéro un, on fait une approche rapide si ça vous intéresse.</i>	
FCF	TWR	11:16:00	<i>Faites une approche au mieux, Charlie Fox.</i>	

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>
TWR	FCF	02	<b>Une approche au mieux, Fox Charlie Fox.</b>	
1929	TWR	11:16:23	<b>KLM one nine two nine, here right, contact apron, one two one seven five, good-bye.</b>	
TWR	1929	27	<b>Right here, and one two seven five, one nine two nine, bye-bye.</b>	
FCF	TWR	30	<b>Fox Charlie Fox, autorisé atterrissage zéro cinq béton, vent zéro quarante degrés, six nœuds.</b>	
TWR	FCF	34	<b>Pour cinq béton, on s'aligne longue finale phare allumé. On est autorisé à atterrir, Fox Charlie Fox.</b>	
TWR	DAL	11:17:38	Delta Alfa Lima, four miles out, field in sight.	
DAL	TWR	41	Delta Alfa Lima, roger, continue approach, becoming number one, wind zero for zero degrees, five knots.	
TWR	DAL	46	XXXXX.	Microphone noise meaning understood.
614	TWR	11:18:01	Scandinavian six one four, behind twin engine passing now three miles final, line up runway zero five behind.	
TWR	614	08	Behind twin engine on final, line up and wait behind, Scandinavian six one four.	
TWR	DAL	19	Geneva, Alfa Lima, heu for information, we go to TAG Aviation, if possible.	
DAL	TWR	24	Roger, it will be to the right, Alfa Lima.	
TWR	DAL	26	XXXXX.	Microphone noise meaning understood.
FCF	TWR	31	<b>Fox Charlie Fox, continuez à rouler, ce sera la première à gauche.</b>	
TWR	FCF	36	<b>Première à gauche, Fox Charlie Fox.</b>	
FCF	TWR	38	<b>Oui, essayer de faire rapide, trafic en courte finale.</b>	
TWR	DAL	42	Delta Alfa Lima, preceding single engine is vacating via Yankee, cleared to land runway zero five, wind zero five zero degrees, five knots.	
DAL	TWR	50	Cleared to land zero five, Delta Alfa Lima.	
TWR	FCF	11:19:10	<b>Fox Charlie Fox a ??????</b>	Unreadable

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>
FCF	TWR	12	<i>Merci Charlie Fox, vous maintenez position et contactez maintenant cent vingt et un décimal neuf.</i>	
TWR	FCF	11:19:17	<i>Cent vingt et un décimal neuf, Fox Charlie Fox.</i>	
FCF	TWR	20	<i>Au revoir.</i>	
TWR	FCF	21	<i>Au revoir, Madame, merci beaucoup.</i>	

**Frequency 121.9 MHz: Geneva Ground**

GND	FCF	11:19:29	<i>Genève Sol bonjour, c'est Fox Charlie Fox.</i>	
FCF	GND	32	<i>Oui, Charlie Fox, bonjour. Vous pouvez rouler tranquillement Yankee à votre parking. Vous pouvez me donner les éléments...ind...indicatif complet et votre provenance et destination initiale.</i>	
GND	FCF	44	<i>Et l'indicatif complet. Donc un DR quatre cents, Fox Bravo Victor Charlie Fox, provenance c'est Albi, la destination initiale c'était Lausanne, sous plan de vol VFR. Et, heu... donc on remonte et on prendra le, le parking qui est sur la gauche, c'est correct ?</i>	
FCF	GND	11:20:00	<i>Oui oui, vous pouvez rouler sur la... sur la voie d'accès en béton... Yankee et ensuite ça sera probablement sur le gazon. Je vais voir avec le véhicule, il vient vous chercher.</i>	
FCF	GND	15	<i>Vous avez l'abréviation... OACI pour Albi ?</i>	
GND	FCF	18	<i>C'est LFCI, Lima Fox Charlie India.</i>	
FCF	GND	21	<i>Merci.</i>	
FCF	GND	11:21:21	<i>Charlie Fox, vous pouvez continuer à rouler.</i>	
GND	FCF	25	<i>Charlie Fox, c'est tout droit ?</i>	
FCF	GND	27	<i>Oui oui, tout droit. Vous continuez sur la voie d'accès. La voiture vous attend là au bout.</i>	
GND	FCF	31	<i>Ah oui, je visuel sur le ?????? okay.</i>	Unreadable
GND	FCF	11:24:19	<i>Fox Charlie Fox, on est au parking... on voudrait confirmation que le plan de vol est clôturé. On voudrait quitter la fréquence.</i>	

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>
<b>FCF</b>	<b>GND</b>	26	<b><i>Oui, j'ai fait le nécessaire pour la diversion à Lausanne.</i></b>	
<b>GND</b>	<b>FCF</b>	29	<b><i>Ben écoutez, je vous remercie beaucoup de votre aide et je vous dis à demain.</i></b>	
<b>FCF</b>	<b>GND</b>	11:24:33	<b><i>Oui, bien reçu, à demain. Je vous souhaite une bonne journée.</i></b>	
<b>GND</b>	<b>FCF</b>	35	<b><i>Merci Monsieur, au revoir.</i></b>	
<b>FCF</b>	<b>GND</b>	36	<b><i>Au revoir.</i></b>	

**Telephone Approach Controller position DPC**

CBY	APP	11:13:53	Oui, allô ?	
APP	CBY	53	Oui, tu vois le soixante-dix-sept soixante, on le voit nous par intermittence, il t'a contacté...	
CBY	APP	58	Soixante...	
APP	CBY	58	...il était entrain de chercher un trou et puis...il essaye d'aller à Annemasse. Il voit une grosse ville...	
CBY	APP	11:14:03	Attends, il, il est quelle position chez moi...	
APP	CBY	05	????? soixante-dix-sept soixante, il...	Unreadable due to simultaneous transmission
CBY	APP	06	... ah, oui oui !	
APP	CBY	06	... est à quatre nautiques de chez toi...	
CBY	APP	08	Ouais.	
APP	CBY	08	...et il est à deux mille pieds QNH.	
CBY	APP	10	Il est sur ta fréquence ?	
APP	CBY	11	Deux mille pieds, mille treize, ouais.	
CBY	APP	12	Tu l'as pas... passe le avec la Tour de Genève, cent dix-huit sept.	
APP	CBY	14	Cent dix-huit sept...	
CBY	APP	16	Et rapidement s'te plaît.	CBY says something unreadable due to two people speaking at the same time
APP	CBY	16	...Genève dès maintenant. Okay, d'accord.	

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>
<b><u>Telephone Aerodrome Controller position AD1</u></b>				
APP	AD1	11:14:26	Allô ?	Coach
AD1	APP	26	Le septante-sept soixante, est effectivement un avion. Il est en contact avec Chambéry. On le lui a dit de te le passer immédiatement, il cherche à aller sur Annemasse.	
APP	AD1	33	Ah, nom de Dieu.	
AD1	APP	24	Tu lui fais un appro.	Phone conversation cut.
AD1	APP	11:27:50	Oui ?	Man's voice
APP	AD1	50	Oui je rappelle pour le Charlie Fox, XXXXX elle est là ?	Name of controller
AD1	APP	53	Heu..., ouais, appelle au DEP, DEP, DEP, DEP.	
APP	AD1	56	DEP, merci.	
AD1	APP	11:28:01	Oui ?	Woman's voice
APP	AD1	02	Je te rappelle juste pour le Charlie Fox, comme j... on fait quand même un petit OIR...	
AD1	APP	05	Oui !	
APP	AD1	05	...toi t'as eu un téléphone de Chambéry ? C'est ça, ou bien ?	
AD1	APP	08	Ben, au moment ouais où je t'ai appelé, on venait d'avoir un téléphone de Chambéry pour dire que le septante-sept soixante cherchait Annemasse et puis que... il était peut-être dans notre zone, quoi.	
APP	AD1	17	Ah d'accord ! Il avait appelé sur leur fréquence, ou bien ?	
AD1	APP	19	Ben apparemment.	
APP	AD1	21	D'accord. Et puis le Chambéry, tu sais pas sur quelle fréquence il l'avait shooté ?	
AD1	APP	11:28:24	Aucune idée.	
APP	AD1	25	D'accord. Ben je vais peut-être juste leur demander.	
AD1	APP	26	Ben, je trouve qu'il a eu une bonne idée... bonne idée, parce qu'on se disait justement que c'est peut-être un type qui nous aurait appelé à la TMA...	
APP	AD1	31	Tout à fait.	

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>
AD1	APP	31	...si il y en avait eu une et puis...	
APP	AD1	11:28:32	Justement c'est pour ça que l'on veut savoir avant, s'il a été, s'il a pas été... je veux dire, il a posé là, et il était un peu tout déprimé, donc c'est pas...	
AD1	APP	39	Ah, il a posé chez vous finalement ?	
APP	AD1	41	????? il a posé à Genève.	Unreadable, double communication.
AD1	APP	41	Ah, c'est bien.	
APP	AD1	42	Il était un peu perdu ?????.	Unreadable, double communication.
AD1	APP	43	Ça je veux bien croire, avec une météo comme ça, mais oui.	
APP	AD1	47	S'il avait peut-être pu nous appeler...	
AD1	APP	48	Oui...	
APP	AD1	49	...il ne serait peut-être pas allé...	
AD1	APP	50	...est ce que tu vas essayer d'appeler toi Chambéry ?	
APP	AD1	51	Ouais, je vais essayer de les appeler.	
AD1	APP	52	Oui.	
APP	AD1	52	Merci.	
AD1	APP	53	Okay.	
APP	AD1	53	Ciao.	
AD1	CBY	11:29:03	Oui ?	
CBY	AD1	03	Salut, je te téléphone pour le... Fox Bravo Victor Charlie Fox.	
AD1	CBY	06	Oui.	
CBY	AD1	07	J'aimerais juste savoir si tu lui as donné une fréquence quand il a quitté ton... ta zone.	
AD1	CBY	11	Heu, ben..., quand il a... quitté une première fois Charlie Bravo Yankee, on te l'avait envoyé chez toi sur cent... heu... cent, cent trente...	
CBY	AD1	18	Cent dix-neuf cinquante-deux.	
AD1	CBY	18	?????	Unreadable, crossed communication.

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>
CBY	AD1	19	D'accord.	
AD1	CBY	11:29:20	Et il nous a rappelé en disant que bon ben vous étiez pas assez nombreux, machin et tout...	
CBY	AD1	23	Voilà !	
AD1	CBY	24	... et puis nous on l'a perdu. Tu sais de temps en temps, on le perdait au radar.	
CBY	AD1	27	Oui oui, tout a fait.	
AD1	CBY	28	Excuse-moi.	
CBY	AD1	28	Oui.	CBY controller on frequency with traffic.
AD1	CBY	39	Voilà. Euh, à la vitesse où il monte, celui-là, ha ha, ????? qu'il stabilise, ça va être fichu. Heu, oui, donc, en fin de compte, heu ben on le voyait par intermittence...	Unreadable
CBY	AD1	48	Oui.	
AD1	CBY	49	...et puis... moi j'étais un petit peu en retrait, puis a un moment donné je l'ai vu, il était vraiment... près de chez vous quoi.	
CBY	AD1	53	Oui.	
AD1	CBY	54	Il est réapparu, donc j'ai vite appelé quoi.	
CBY	AD1	56	Oui oui.	
AD1	CBY	57	Parce que nous on l'avait, il nous avait dit qu'il continuait sous la TMA en VFR pour Annemasse.	
CBY	AD1	11:30:00	Oui oui, il s'est perdu en fait.	
AD1	CBY	02	Voilà, et donc pendant longtemps il était en ?????, mais un moment donné, il a dévié vers le nord et il s'est retrouvé dans l'axe de chez toi.	Unreadable
CBY	AD1	07	Ouais ouais d'accord, parfait.	
AD1	CBY	08	Voilà.	
CBY	AD1	08	Merci.	
AD1	CBY	09	Il a posé chez vous ?	
CBY	AD1	10	Oui, il a posé chez nous, ouais. Il est sain et sauf, tout va bien.	
AD1	CBY	12	Enfin, au départ, il était prévu pour Lausanne ?	

Signature of  
person in charge:



TRANSCRIPT SHEET

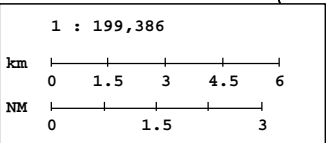
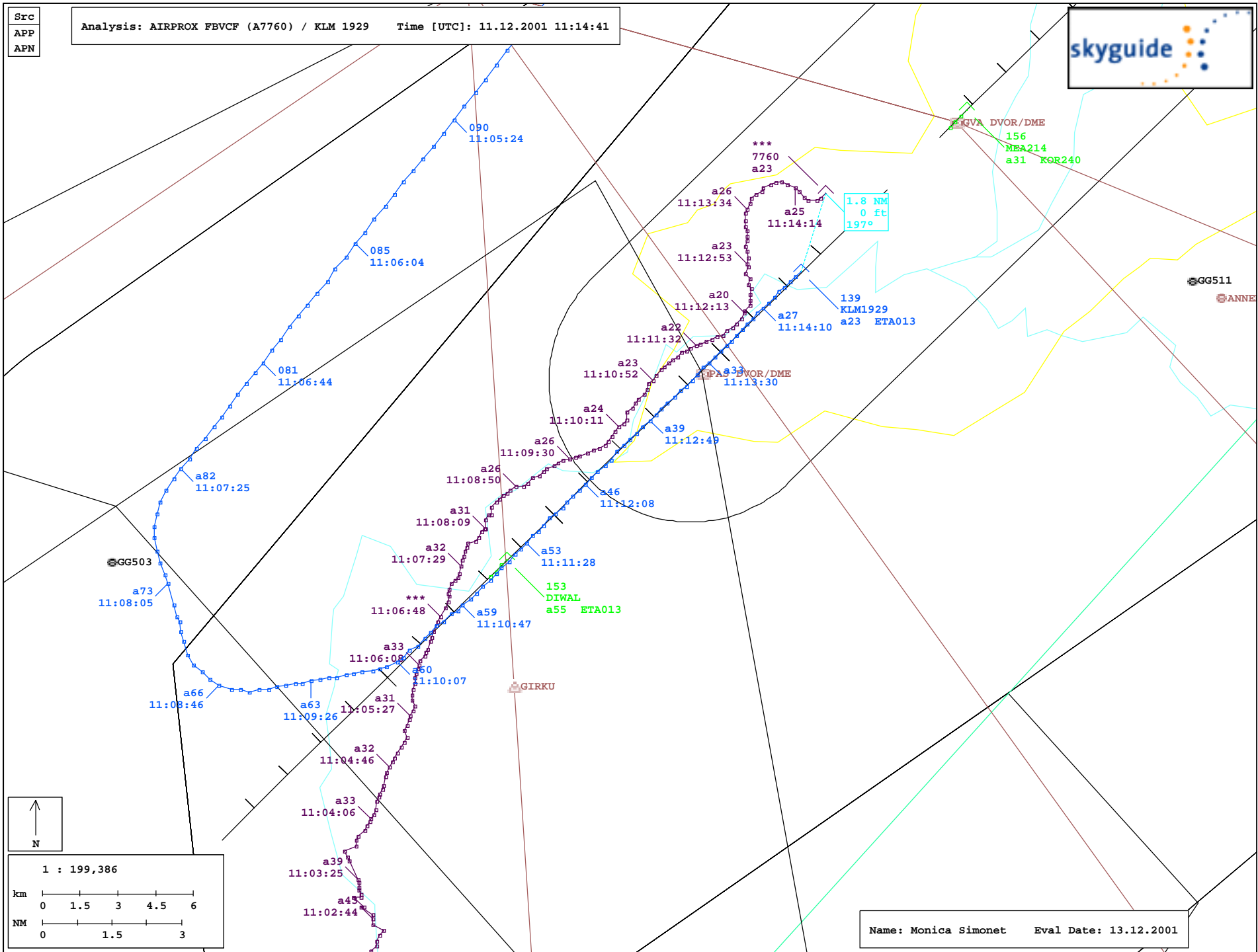
To <u>Col.1</u>	From <u>Col.2</u>	Time <u>Col.3</u>	Communications <u>Col.4</u>	Observations <u>Col.5</u>
CBY	AD1	14	Oui oui, on a fait la diversion.	
AD1	CBY	11:30:15	Okay, ben d'accord.	
CBY	AD1	16	Merci beaucoup, hein.	
AD1	CBY	17	Et puis j'espère qu'il a pas trop posé de problèmes quand même, hein ?	
CBY	AD1	19	Non non, mais en fait..., en fait ce qui nous pose le problème c'est qu'on nous ait fermé notre TMA, donc c'est pour cela qu'on en arrive là.	
AD1	CBY	24	Tu veux qu'on les envoie sur une fréquence comme ça, ?????	Unreadable, quality fades
CBY	AD1	27	Non non, pour le moment il faut continuer comme ça, et puis ça fera peut-être, ça fera peut-être bouger les choses.	
AD1	CBY	33	Ben, je crois que le manque de personnel, malheureusement, c'est un peu partout.	
CBY	AD1	35	Oui, je cois que c'est pour tout le monde, hein.	
AD1	CBY	37	Bon courage.	
CBY	AD1	38	Merci, alors.	
AD1	CBY	39	?????	Unreadable
CBY	AD1	39	Salut, bonne journée.	

23/02/2004 / GED1/ri  
\\libdoc\ops\libenq\01\atir

Signature of  
person in charge:

Src  
APP  
APN

Analysis: AIRPROX FBVCF (A7760) / KLM 1929 Time [UTC]: 11.12.2001 11:14:41



Name: Monica Simonet Eval Date: 13.12.2001

