

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

concernant l'incident (Airprox)

entre SAS615 et F-BPKI

du 1 octobre 2002

à 10 NM sur l'axe de la piste 05 à Genève

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'APPRE-
CIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

LIEU/DATE/HEURE A 10 NM sur l'axe de la piste 05 à Genève, le 1^{er} octobre
2002, 16h30 UTC

AERONEFS SAS 615, Embraer ERJ145, SE-DZC, Skyways
Stockholm Arlanda - Genève

F-BPKI, DR221, privé
Bourg – Bourg (LFHS), vol circulaire

SERVICE ATS Contrôle d'Approche Genève

CONTRÔLEUR ARRIVEE

DELTA

ESPACE AERIEN D et C

DEROULEMENT

Le mardi 1^{er} octobre 2002, vers 15h50 UTC, l'avion DR221 immatriculé F-BPKI décolle de l'aérodrome de Bourg avec trois personnes à bord pour un vol circulaire autour de la CTR, zone de contrôle de l'aéroport de Genève, et retour à son point de départ.

Il prend contact avec Genève Terminal sur la fréquence TMA et informe le contrôle de ses intentions.

En raison d'une charge de trafic importante à l'Approche de Genève, le contrôle TMA est fermé et la fréquence TMA est desservie, suite à la demande du superviseur de la Tour de Contrôle, par le contrôle DELTA qui a couplé les deux fréquences.

Le contrôle DELTA relaye au pilote du F-BPKI l'ordre du contrôle d'Approche d'éviter la TMA ainsi que la zone de contrôle de Genève et de rester dans l'espace ECHO.

Le pilote du F-BPKI informe le contrôle DELTA qu'il suivra une route sur le Jura, jusqu'au col de la Faucille et qu'il se dirigera ensuite vers Divonne et Annemasse, tout en restant sous la TMA et en dehors de la zone de contrôle.

Le pilote rappelle 12 minutes plus tard dans la région d'Annemasse, toujours sur la fréquence de contrôle TMA, et informe le contrôle DELTA de son intention de poursuivre le vol vers Passeiry en direction de Bellegarde. Le contrôle DELTA lui demande alors de rappeler Bellegarde.

La route que le pilote de F-BPKI suit l'amène à couper l'axe d'approche de la piste en service 05 qui est empruntée par un trafic soutenu.

Suite à un doute concernant sa compétence à desservir la fréquence TMA, le contrôleur DELTA, après avoir consulté un supérieur à Payerne, avise le superviseur de la Tour de contrôle qu'il n'est pas habilité à contrôler la TMA de Genève. Il découple alors la fréquence de contrôle DELTA de la fréquence TMA

Alors que l'avion F-BPKI se trouve dans la région sud de PAS, le pilote appelle à deux reprises le contrôle sur la fréquence TMA et n'obtient pour toute réponse qu'un message automatique diffusé sur cette fréquence. Ce message signale que la fréquence n'est pas desservie et avise les pilotes qu'il faut contacter la fréquence de contrôle DELTA avant de pénétrer dans la TMA de Genève.

Le pilote change alors immédiatement de fréquence et appelle Genève DELTA en signalant ce contretemps au contrôleur. Celui-ci s'en excuse et autorise le pilote de F-BPKI à poursuivre son vol vers le nord.

Le pilote accuse réception du message en proposant de quitter la fréquence, ce que le contrôleur lui confirme en ajoutant de mettre son transpondeur sur stand-by.

Le virage entrepris par l'avion F-BPKI l'amène à couper à contresens la route convergente d'un avion en finale.

En effet, au moment où le pilote de F-BPKI appelle le contrôle DELTA, un avion du type ERJ145, le vol SAS615, se trouve établi et en descente sur l'ILS de la piste 05.

Le contrôleur Arrivée informe à plusieurs reprises le pilote du vol SAS615 du trafic conflictuel.

Le pilote du vol SAS615 a une alerte de proximité TCAS suivie d'une RA (Resolution Advisory) qui lui ordonne de monter.

Le pilote avise le contrôle radar qu'il monte pour éviter le trafic conflictuel.

Le croisement des deux avions a lieu avec une séparation minimale de 1 NM et de 400 ft.

Le pilote de SAS615 dépose un rapport FSR (Flight Safety Report) à sa compagnie.

Un ATIR Airprox est déposé par le chef des opérations de la Tour de Contrôle.

FAITS ETABLIS

- La piste en service à Genève était la piste 05.
- La limitation de vitesse était active.
- L'ATIS signalait aux pilotes VFR qu'ils devaient éviter la TMA de Genève.
- Météo: Genève 1620 UTC
Vent : 060 / 2 KT
Visibilité : 10 km
Nuages : peu à 4000 FT, épars à 30000 FT
Température : 17°C
QNH 1022 hPa
- A 15:05:00, annotation dans le Logbook FIC : *TMA CLSD UFN* (TMA fermée jusqu'à nouvel avis).
- A 15:15:00, annotation dans le Logbook de la Tour de Contrôle : *Fréquence TMA reprise par DELTA pour faire éviter la TMA au trafic.... Pointe de trafic IFR à l'APP.*
- Selon les déclarations du chef des opérations de la Tour de Contrôle, le jumelage opérationnel des fréquences TMA et DELTA n'est pas prévu.
- A 15:30:00, annotation dans le Logbook du contrôle DELTA : *STR me demande de prendre l'écoute et le contrôle de la fréquence TMA (119.52 MHz) pour des raisons de trafic. (TMA fermée).*
- Selon les déclarations du chef des opérations de la Tour de Contrôle, la position DELTA ne peut pas être chargée de reprendre le contrôle TMA.
- A 15:59:18, premier appel du pilote de l'avion F-BPKI sur la fréquence TMA 119.52 MHz.
- Les fréquences de contrôle TMA 119.52 MHz et DELTA 119.17 MHz étaient couplées.
- L'avion F-BPKI se trouvait à la verticale d'Oyonnax à une altitude de 5000 ft.
- Le pilote a demandé une autorisation de transiter via la Faucille, la verticale de l'aéroport en direction d'Annemasse.
- Le contrôleur DELTA a attribué le code transpondeur A4536 en corrélant incorrectement l'immatriculation F-GUKI.
- La fiche de contrôle, créée par le système (DLT) à 16:00, portait l'immatriculation F-GUKI.
- La corrélation incorrecte F-GUKI n'a jamais été corrigée durant toute la durée du vol de F-BPKI.
- A 16:01:57, le contrôleur DELTA a relayé à F-BPKI le message suivant : *« Genève Terminal vous demande d'éviter la TMA de Genève, maintenez en espace ECHO, quelle route souhaitez-vous suivre ? ».*
- Le pilote de F-BPKI a répondu : *« ... col de la Faucille à 500 ft/sol ensuite descente vers Divonne en passant au nord de votre CTR, vers Annemasse ».*
- Le contrôleur DELTA a demandé au pilote de rester strictement sous la TMA et en dehors de la CTR. Il lui a demandé de rappeler Annemasse.
- Le pilote de F-BPKI a accusé réception de ce message.

- Selon le tracé radar, entre 16:13:00 et 16:18:00, l'avion F-BPKI a pénétré dans la CTR à l'altitude de 3000 ft.
- L'avion F-BPKI a pénétré dans l'espace aérien de classe D sans autorisation.
- A 16:16:06, le vol SAS615, sur la fréquence Arrivée de Genève 131.32 MHz, a été autorisé par le contrôleur radar sur la route DINIG 2 NOVEMBRE transition, pour la piste 05.
- Il y avait une forte charge de trafic à l'arrivée. 11 avions étaient en séquence d'approche en l'espace de 15 minutes.
- A 16:20:24 l'avion F-BPKI a signalé au contrôleur DELTA, toujours sur la fréquence TMA 119.52 MHz, qu'il avait passé Annemasse et qu'il souhaitait passer au sud de Passeiry en direction de Bellegarde à une altitude de 3000 ft.
- Le contrôleur DELTA a accusé réception et a demandé au pilote de rappeler Bellegarde.
- Suite à un téléphone avec son supérieur à Payerne, le contrôleur DELTA a reçu confirmation qu'il ne devait pas desservir la fréquence TMA 119.52 MHz.
- Selon les déclarations du chef des opérations de la Tour de Contrôle, les contrôleurs DELTA n'ont pas reçu de formation spécifique pour effectuer le contrôle TMA dans l'espace de la TMA de Genève.
- Le contrôleur DELTA a transmis l'information au superviseur de la Tour de Contrôle et a découplé les fréquences TMA et DELTA. Il a inscrit dans le Logbook DELTA à 16:25 : *Fréquence rendue sur ordre de MAP*, ainsi que le nom du responsable.
- A 16:23:57, le contrôleur radar Arrivée a demandé au pilote du vol SAS615 s'il désirait effectuer une approche aux instruments ou une approche visuelle pour la piste 05.
- A 16:24:02, le pilote du vol SAS615 a demandé une approche visuelle.
- A 16:24:37, le contrôleur radar Arrivée a autorisé le pilote du vol SAS615 à effectuer une approche visuelle pour la piste 05 « *to be established not later than PASSEIRY* ». Le pilote a accusé réception de ce message.
- L'avion SAS615 est descendu, pendant la trajectoire de base à main gauche, à l'altitude de 4000 ft, jusqu'à l'interception de l'axe de la piste 05, à 13 NM en finale.
- A 16:25:00, un changement d'opérateur a eu lieu à la position DELTA.
- Selon le tracé radar, entre 16:25:00 et 16:27:00, l'avion F-BPKI a pénétré dans la CTR à l'altitude de 2800 ft, en montée vers 3600 ft.
- L'avion F-BPKI a pénétré dans l'espace aérien de classe D sans autorisation.
- Un rapprochement des trajectoires a eu lieu entre l'avion F-BPKI et l'avion FPG650 qui se trouvait aligné sur l'axe de piste 05, avec une séparation minimale de 2,6 NM et de 800 ft.
- A 16:25:49, le contrôleur radar Arrivée a avisé le pilote de SAS615 qu'il pouvait virer à gauche pour rejoindre l'axe de piste, en lui signalant que le trafic précédent se trouvait sur PASSEIRY.
- A 16:25:59, le coordonnateur Approche a téléphoné au superviseur de la Tour de Contrôle pour lui signaler que l'Approche ne pouvait pas desservir la fréquence TMA en raison du fort trafic à l'arrivée. Il l'a avisé qu'il devait couper la TMA ou activer la bande d'enregistrement du message automatique.
- Le superviseur de la Tour de Contrôle l'a alors autorisé à activer la bande d'enregistrement.
- A 16:26:57, le pilote de F-BPKI a appelé sur la fréquence TMA 119.52 MHz.

- Un message enregistré a été activé sur cette fréquence : « *La fréquence de Genève Terminal n'est pas desservie. Contactez Genève DELTA sur 119.17 MHz dix minutes avant de pénétrer dans la TMA de Genève* ».
- Selon un ordre de service interne (O.S. G 31/02) du 7 juin 2002, il est stipulé : *le message enregistré sur 119.52 MHz n'est plus diffusé.*
- A 16:27:01, le contrôleur radar Arrivée a informé le pilote de SAS615 d'un trafic VFR croisant l'axe de piste sous l'ILS à une altitude de 3000 ft en ajoutant sa position: 10 NM sur l'axe, à l'altitude de 3300 ft.
- Le pilote de SAS615 a demandé au contrôleur radar de confirmer que ce trafic était en montée.
- Le contrôleur radar a confirmé au pilote de SAS615 que ce trafic était en montée.
- Selon le tracé radar, dès 16:26:40, l'avion F-BPKI était en montée de 3100 ft à 3800 ft.
- L'avion F-BPKI a pénétré dans l'espace aérien de classe C sans autorisation.
- A 16:27:20, le pilote de SAS615 a informé le contrôleur radar que le trafic se trouvait 500 ft en dessous de lui à ses onze heures.
- Le contrôleur radar a accusé réception en signalant que ce trafic n'était pas en contact avec lui.
- A ce moment, l'avion F-BPKI était sur la fréquence TMA 119.52 MHz qui n'était pas desservie.
- A 16:27:23, le pilote de F-BPKI a réitéré son appel sur la fréquence TMA 119.52 MHz.
- A 16:27:28, le message enregistré a été réactivé.
- A 16:27:34, le pilote de F-BPKI a appelé le contrôle DELTA sur la fréquence 119.17 MHz.
- A 16:27:35, après avoir demandé au pilote de SAS615 s'il avait le trafic conflictuel en vue, le contrôleur radar Arrivée lui a suggéré de maintenir l'altitude de 4000 ft en lui signalant qu'il n'aurait qu'une séparation verticale de 500 ft avec ce trafic.
- Le pilote de SAS615 a répondu qu'il atteignait l'altitude de 4000 ft.
- A 16:27:38, le contrôleur DELTA a répondu à l'appel du pilote de F-BPKI: « *Kilo India ?* ».
- A 16:27:40, le pilote de F-BPKI a signalé au contrôleur DELTA qu'il était auparavant sur la fréquence 119.52 MHz en ajoutant : « *et le répondeur...désactivation des zones s'est mis en route, donc je vous contacte pour maintenir la fréquence* ».
- A 16:27:44, le contrôleur radar Arrivée a demandé au pilote de SAS615 de maintenir son altitude.
- A 16:27:48, le contrôleur radar Arrivée a signalé au pilote de SAS615 qu'il lui semblait que le trafic montait à 3800 ft en lui demandant s'il l'avait en vue.
- A 16:27:49, le contrôleur DELTA a répondu au message du pilote de F-BPKI : « *Oui, désolé, on a...oublié de vous dire que... maintenant c'est plus actuel, c'est plus actif la TMA, mais vous pouvez continuer encore, vous tournez à droite direction nord...* ».
- Ce virage suggéré amenait l'avion F-BPKI à couper perpendiculairement la route convergente du vol SAS615.
- L'avion F-BPKI se trouvait, à ce moment, à 6 NM au nord-est de la *route VFR transit west*.
- Une annonce de dysfonctionnement du STCA (short term conflict alert) a été remplie par le contrôleur radar Arrivée. « *Le STCA n'a pas fonctionné* ».

- Selon le rapport technique SYMA, l'alarme STCA est non active de 0 à 4000 ft.
- Selon le rapport technique SYMA, l'alarme STCA s'est activée de 16:27:50 à 16:28:27.
- Le pilote de SAS615 a signalé au contrôleur radar Arrivée qu'il n'avait pas le trafic conflictuel en vue.
- A 16:27:59, le pilote de F-BPKI a signalé au contrôleur DELTA qu'il continuait sa route sur le cap de 300 degrés en direction de Bellegarde et qu'il allait passer derrière le relief. Il a proposé de quitter la fréquence.
- A 16:28:05, le contrôleur DELTA a autorisé le pilote de F-BPKI à quitter la fréquence et à afficher le transpondeur sur stand-by.
- A 16:28:05, le contrôleur radar a signalé au pilote de SAS615 que l'altitude du trafic oscillait entre 3600 ft et 3800 ft et que sa position était à ses « une heure, opposé, à 1,5 NM ».
- Le pilote de SAS615 a répondu qu'il ne l'avait pas en vue et qu'il montait.
- Selon le rapport du commandant de SAS615 (PF) pilot flying, l'alerte TCAS s'est déclenchée suivie d'une RA (resolution advisory). Il a lors déconnecté le pilote automatique et initié une montée.
- L'avion SAS615 est monté jusqu'à l'altitude de 4700 ft.
- Selon le tracé radar, la distance minimale entre les deux avions avant le croisement était de 1,4 NM et de 400 ft.
- A 16:28:24, le pilote de SAS615 a signalé qu'il avait le trafic en vue.
- Selon le tracé radar, le croisement des deux avions a eu lieu à 16:28:30 à une distance de 0,6 NM et de 600 ft, à 10,5 NM sur l'axe de la piste 05. L'avion SAS615 passait l'altitude de 4200 ft et l'avion F-BPKI, 3600 ft.
- Selon la déposition par téléphone avec l'enquêteur, le pilote de F-BPKI a déclaré ne pas avoir vu le trafic conflictuel, probablement à cause du soleil dans les yeux. Il a souligné qu'il avait suivi exactement la route annoncée, sous la TMA et qu'il n'avait jamais reçu d'information de trafic. Il a ajouté qu'il n'avait pas mis le transpondeur sur stand-by, comme il aurait pu le faire.
- A 16:28:31, Le contrôleur radar a autorisé le pilote de SAS615 à reprendre son approche normalement.
- Skyguide a déposé un rapport ATIR ATC.
- Le pilote de SAS615 a déposé un rapport interne de compagnie (Flight Safety Report).

ANALYSE

La fermeture de la TMA en raison de la forte charge de trafic à l'arrivée a engendré une série d'incidents qui sont à l'origine de l'airprox qui a eu lieu à 10,5 NM sur l'axe de la piste 05 à Genève.

L'avion privé VFR F-BPKI

Lors du premier appel de l'avion F-BPKI, le pilote a clairement donné la route qu'il avait l'intention de suivre. Le contrôleur DELTA lui ayant demandé d'éviter la TMA ainsi que la zone de contrôle de Genève, le pilote a révisé sa route et donné Divonne et Annemasse comme nouveaux points de passage, route qu'il a effectivement suivie.

Ayant reçu le code transpondeur A4536, le pilote a affiché ce code mais suite à une erreur de programmation, la corrélation a donné l'immatriculation F-GUKI. Cette erreur n'a pas été corrigée par la suite et cette corrélation est restée affichée durant tout le vol de F-BPKI. Apparemment, ce fait n'a pas eu de conséquence dans la suite des événements. L'avion F-BPKI, malgré les injonctions répétées du contrôle de rester sous la TMA et d'éviter la zone de contrôle de Genève, a pénétré deux fois dans la zone de contrôle de Genève et a finalement continué sa route dans l'espace aérien de classe C. Le pilote de F-BPKI n'a jamais reçu d'information de trafic et n'a pas vu le trafic conflictuel. Il a judicieusement conservé le transpondeur affiché sur le code attribué, ce qui a permis au contrôleur radar Arrivée de délivrer des informations de trafic et, au pilote de l'avion SAS615, d'avoir une alerte TCAS.

L'avion SAS615

L'avion SAS615 a reçu l'autorisation d'effectuer une approche à vue pour la piste 05. Il est descendu de 7000 ft vers 4000 ft alors qu'il se trouvait en base à main gauche pour la piste 05. Il a intercepté l'axe de la piste 05 à environ 13 NM en finale, environ 1600 ft sous la pente idéale de descente. *Lors d'une approche à vue, le pilote est libre de choisir sa trajectoire, sous réserve toutefois des procédures de lutte contre le bruit.* L'avion était établi sur l'axe de piste 05 lorsqu'il a pénétré dans la zone antibruit. La phraséologie pour l'autorisation d'approche à vue pour la piste 05 ne fait pas mention d'une altitude minimale à maintenir ni à quelle altitude l'interception à PAS doit s'effectuer. A l'endroit où s'est déroulé l'incident, c'est à dire à 10,5 NM, le Glide Path (la pente idéale de descente de l'ILS) est à 4804 ft.

Le contrôle DELTA

Selon sa déposition, le contrôleur DELTA a hésité avant de coupler la fréquence DELTA avec la fréquence TMA, sur la demande insistante du superviseur de la Tour de contrôle. Il a cherché à connaître l'avis de son supérieur à Payerne quant à son habilitation à effectuer cette tâche de contrôle.

Il était parfaitement conscient de ne pas avoir la formation requise pour desservir la position de contrôle TMA, ne connaissant ni les procédures d'approche à Genève ni la géographie du secteur d'approche. Il cite également la grande échelle radar qui est utilisée pour effectuer le contrôle DELTA, qui couvre toute la CTA de Genève, y compris l'espace délégué.

Le fait de demander à un vol VFR d'éviter ou de rester sous la TMA ne dispense pas le contrôle de suivre et éventuellement de corriger la route d'un avion (navigational assistance). Pour exécuter cette tâche, seul un contrôle radar actif, dans un environnement opérationnel familier au contrôleur, peut être efficace.

Après avoir reçu confirmation de son supérieur à Payerne qu'il n'était pas habilité à effectuer le contrôle TMA, il a averti le superviseur de la Tour de Contrôle et il a découplé les fréquences DELTA et TMA. En conséquence, il a rendu la fréquence de contrôle TMA au contrôle d'Approche.

Le contrôleur coordinateur de l'Approche (APC) a avisé le superviseur de la Tour de contrôle qu'il ne pouvait pas desservir la position de contrôle TMA en raison de la forte charge de trafic. Le superviseur l'a alors autorisé à diffuser le message automatique sur la fréquence TMA. L'avion F-BPKI n'ayant pas été averti de ce fait, est resté sur la fréquence TMA, d'où la confusion qui a suivi.

Le contrôleur DELTA qui a repris la position de contrôle, après un changement d'opérateur, n'a pas réagi lorsque l'avion F-BPKI a pénétré, d'abord dans la CTR, ensuite dans l'espace aérien de classe C, juste avant l'incident, alors que le pilote de l'avion F-BPKI venait de reprendre contact avec lui. Il n'a pas non plus délivré d'information de trafic concernant le trafic conflictuel. Lors de son interview, il a déclaré que l'échelle radar utilisée pour le contrôle DELTA ne lui avait pas permis de remarquer le conflit. D'autre part, le manque de formation conforme aux directives de l'OFAC pour effectuer le contrôle à la position TMA ne lui avait

pas permis d'apprécier la situation. L'absence de contrôle radar actif, de coordination avec le radar Arrivée et d'information de trafic corroborent le fait qu'il n'a pas eu conscience de la situation. Les instructions malencontreuses données peu avant l'Airprox démontrent que le contrôleur DELTA n'a pas remarqué la situation conflictuelle sur son écran radar.

Le contrôle radar Arrivée

Le contrôleur radar Arrivée avait le trafic conflictuel continuellement en vue sur son écran radar et était conscient de son intrusion dans l'espace aérien contrôlé. Il a correctement délivré des informations de trafic précises et même suggéré au pilote de l'avion SAS615 d'effectuer une action d'évitement.

Dans sa déposition, le contrôleur radar Arrivée a insisté sur le fait que le contrôleur DELTA ne devait pas avoir vu le problème, compte tenu de l'échelle radar utilisée et de son manque de formation.

La fermeture de la position de contrôle TMA dépend de l'engagement du personnel à d'autres positions opérationnelles. En raison d'un manque chronique de personnel, les heures de pointe de trafic ne sont pas compensées par suffisamment d'opérateurs au contrôle d'Approche.

CAUSE

La pénétration sans autorisation d'un avion VFR dans l'espace aérien contrôlé de classe C.

Facteurs ayant influencé le déroulement de l'incident :

- La fermeture de la position de contrôle TMA.
- Les instructions de contrôle erronées données par le contrôleur DELTA.
- L'absence de formation du contrôleur DELTA pour exercer la fonction de contrôleur TMA.

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

Investigation into the **incident** that occurred on **1 October 2002**

- Subject of transcript: **FBPKI / SAS615**
- Centre concerned: Swiss Radar Area West
- Designation of unit: APP, DELTA & TMA
- Frequencies: 131.32 MHz
119.52 MHz
119.17 MHz
- Date and period covered by attached extract: 1 October 2002
15:59 - 16:30 UTC
- Date of transcript: 5 November 2002
- 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, 18 November 2002

on behalf of M. Simonet



I. Rochat

Abbreviations

APP - Swiss Radar Area West, Geneva Approach Control
 TMA - Swiss Radar Area West, Geneva Terminal Control
 DEL - Swiss Radar Area West, Geneva DELTA Control

615	-	Scandinavian 615	E145	IFR flight	ESSA	-	LSGG
650	-	TAG Aviation 650	LJ31	IFR flight	LFPB	-	LSGG
598	-	TAG Aviation 598	F2TH	IFR flight	LFBD	-	LSGG
2505	-	Swiss 2505	RJ1H	IFR flight	GMMN	-	LSGG
12KJ	-	Swiss 12KJ	A321	IFR flight	LSZH	-	LSGG
3692	-	Lufthansa 3692	F50	IFR flight	EDDS	-	LSGG
906	-	Topswiss 906	B733	IFR flight	EGGW	-	LSGG
100	-	Jetaviation 100	C550	IFR flight	LSZH	-	LSGG
447	-	Swiss 447	SB20	IFR flight	EGLC	-	LSGG
974	-	Topswiss 974	B733	IFR flight	EGKK	-	LSGG
3666	-	Lufthansa 3666	B733	IFR flight	EDDF	-	LSGG
FKI	-	FBPKI	DR22	VFR flight	LFHS	-	LFHS
HNL	-	HBVNL	C525	Z flight plan	LSGC	-	LIMF
FXX	-	FGMXX	DR40	VFR flight	LFMQ	-	LFQM

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

Frequency 131.32 MHz: Geneva Approach Sector

APP	?	16:15:57	XXXXX six zero.	Unreadable due to simultaneous transmission
?	APP	16:16:05	Blocked.	
615	APP	06	Scandinavian six one five, bonjour, speed two five zero, proceed DINIG two November transition, ILS zero five, descend to flight level one five zero.	
APP	615	15	Roger, will proceed with speed two fifty, DINIG two November ... transition, ILS zero five and ... and descending flight level one five zero, Scandinavian six one five.	
650	APP	27	TAG six cent cinquante, descendez niveau cent trente.	
APP	650	29	Autorisé cent trente, six cent cinquante.	
598	APP	31	TAG five niner eight, descend seven thousand feet, QNH one zero two two, cleared straight in ILS zero five.	
APP	598	36	Seven thousand feet, one zero two two, straight for... zero five, XXXXX.	Probably "thanks"
2505	APP	40	Swiss two five zero five, reduce one eighty to Passeiry, confirm established localizer?	
APP	2505	45	Affirm, and, Swiss two five zero five.	
2505	APP	47	Roger, contact Tower, one one eight seven, au revoir.	
APP	2505	50	One one eight seven, good-bye, Swiss two five zero five.	
12KJ	APP	53	Swiss one two Kilo Juliett is calling?	
APP	12KJ	55	Affirmative, level one three zero, on course VADAR, and we have three two zero indicated.	
12KJ	APP	16:17:00	Heu, roger, heu..., re, reduce speed two five zero knots, maintain level one three zero.	
APP	12KJ	04	Maintain one three zero, reducing two fifty, Swiss one two Kilo Juliett.	

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>
12KJ	APP	16:17:08	Yeah, speed limitation is active.	
APP	12KJ	10	Okay, one two.	Transmission cut
3692	APP	16	Lufthansa three six nine two, descend to flight level eight zero.	
APP	3692	20	Descending flight level eight zero, Lufthansa three six nine two.	
650	APP	54	TAG six five zero, turn right Golf Golf five zero three, descend to level nine zero.	
APP	650	16:18:00	That's for TAG Aviation six five zero?	
650	APP	02	Affirm, right Golf Golf five zero three, descend level nine zero.	
APP	650	05	Golf Golf five zero three and XXXXX flight level nine zero, TAG Aviation six five zero.	Probably "releared"
615	APP	09	Scandinavian six one five, descend level one three zero.	
APP	615	12	Down flight level one three zero, Scandinavian six one five.	
906	APP	16	Topswiss nine zero six, descend seven thousand feet, one zero two two and turn right by five degrees, track correction.	
APP	906	21	Seven thousand, one zero two two, heading one nine zero, Topswiss heu... nine zero six.	
12KJ	APP	52	Swiss one two Kilo Juliett, descend level one two zero.	
APP	12KJ	54	Level one two zero, leaving one three zero, Swiss one two Kilo Juliett.	
APP	100	16:19:01	Genève, Arrival, good ... evening, Jetaviation one hundred, level one three zero ... approaching ESEVA, information Yankee.	
100	APP	11	Jetaviation one hundred, bonjour, maintain level one three zero, and... follow the ... VADAR two November transition, ILS runway zero five.	
APP	100	20	Maintaining level one three zero, VADAR two November transition for ILS zero five, Jetaviation one hundred.	

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>
906	APP	16:19:27	Topswiss nine zero six, speed now two ten.	
APP	906	29	Two ten the speed, Topswiss nine zero six.	
598	APP	37	TAG five niner eight, report speed?	
APP	598	39	Heu..., reducing now ??????.	Unreadable
598	APP	43	Roger, maximum two twenty knots, contact Tower one one eight seven, au revoir.	
APP	598	46	One eighteen seven, merci, bonne soirée.	
650	APP	55	TAG six cent cinquante, descendez sept mille pieds, mille vingt-deux le QNH.	
APP	650	59	Autorisé sept mille, mille vingt-deux, TAG six cent cinquante.	
12KJ	APP	16:20:08	Swiss one two Kilo Juliett, descend to flight level one zero zero.	
APP	12KJ	11	Descend level one zero zero, Swiss one two Kilo Juliett.	
12KJ	APP	14	Correct and reduce speed two three zero knots.	
APP	12KJ	16	Reducing two thirty, Swiss one two ... Kilo Juliett.	
906	APP	23	Topswiss nine zero six, turn left heading one four zero, base, descend six thousand feet.	
APP	906	27	Left turn one four zero, six thousand, Topswiss nine zero six.	
APP	12KJ	36	And just confirm, Swiss one two Kilo Juliett is descending one zero zero?	
12KJ	APP	41	That is correct Sir, one zero zero.	
APP	12KJ	42	Merci, merci.	
615	APP	46	Scandinavian six one five, turn right heading one niner five.	
APP	615	49	Right turn heading one niner five, Scandinavian six one five.	
906	APP	56	Topswiss nine zero six, left heading zero eight zero, intercept localizer zero five, cleared ILS, report established.	

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>
APP	906	16:21:01	Zero eight zero, cleared for the ILS zero five, call you established, Topswiss nine zero six.	
3692	APP	06	Lufthansa three six nine two, descend seven thousand feet, QNH one zero two two.	
APP	3692	10	Descending seven thousand feet, QNH one zero two two, Lufthansa three six nine two.	
615	APP	14	Scandinavian six one five, descend level eight zero.	
APP	615	17	Descend flight level eight zero, Scandinavian six one five.	
650	APP	29	TAG six cent cinquante, quel est votre cap ?	
APP	650	32	Cap deux cents.	
650	APP	33	Compris, prenez à gauche un cap cent quatre-vingt-cinq.	
APP	650	36	A gauche, cap cent quatre-vingt-cinq.	
APP	906	53	????? established on the ILS... runway zero five, speed two ten, Topswiss nine zero... six.	Unreadable
906	APP	59	Topswiss nine zero six, roger, contact Tower, one one eight seven, au revoir.	
APP	906	16:22:02	Seven, au revoir, Topswiss nine zero six.	
APP	447	11	Genève Arrivées, bonsoir, Swiss four four seven, we're passing one nine one, descending one six zero to LIRKO, information Yankee.	
447	APP	19	Swiss four four seven, bonsoir, follow DINIG two November transition, ILS zero five, descend level one three zero.	
APP	447	24	DINIG... two November transition, ILS zero five, descending flight level one three zero, Swiss four four seven.	
650	APP	30	TAG six cent cinquante, vous avez le sol en vue ?	
APP	650	32	Affirmatif, on est prêt pour une visuelle.	
650	APP	34	D'accord, le précédent vient de passer BELKA, cinq mille cinq cents pieds inbound sur l'ILS, vous l'avez en vue ?	

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>
APP	650	16:22:38	Affirmatif, on l'a en vue.	
650	APP	39	Suivez le trafic, autorisé approche visuelle piste zéro cinq, et... il faudra être établi au plus tard à Passeiry.	
APP	650	45	Oui, en fonction du précédent..., autorisé approche à vue zéro cinq pour être établi au plus tard à Passeiry, TAG six cent cinquante, merci.	
APP	974	53	Geneva, good afternoon, Topswiss niner seven four, main, descending flight level one six zero, information Yankee.	
974	APP	59	Topswiss nine seven four, bonjour, proceed DINIG two November transition, ILS zero five, flight level one three zero.	
APP	974	16:23:05	DINIG two November transition, runway zero five, recleared flight level one three zero, Topswiss niner seven four.	
447	APP	09	Swiss four four seven, descend to flight level niner zero.	
APP	447	13	Descending flight level niner zero, Swiss four four seven.	
447	APP	15	That's correct and proceed Golf Golf five zero three direct.	
APP	447	18	Direct Golf Golf five zero three, Swiss four four seven.	
12KJ	APP	23	Swiss one two Kilo Juliett, descend to flight level nine zero.	
APP	12KJ	26	Descend level nine zero, Swiss one two Kilo Juliett.	
650	APP	29	TAG six cent cinquante, votre vitesse ?	
APP	650	31	Six cent cinquante, on a deux cent dix.	
650	APP	33	D'accord, réduisez vers cent quatre-vingts nœuds maxi, et la Tour, cent dix-huit sept, au revoir.	
APP	650	37	Cent quatre-vingts maximum et cent dix-huit sept, au revoir, merci.	
615	APP	41	Scandinavian six one five, descend seven thousand feet, one zero two two.	

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>
APP	615	16:23:45	Down to seven thousand feet, QNH one zero two two, Scandinavian six one five.	
100	APP	49	Jet one hundred, descend level one zero zero.	
APP	100	52	Leaving level one three zero, descending level one hundred, Jetavation one zero zero.	
615	APP	57	Scandinavian six one five, do you wish full ILS or visual approach?	
APP	615	16:24:02	Oh, heu..., go for a visual, Scandinavian ... six one five.	
615	APP	06	Roger, your preceding traffic is a Lear Jet, eleven o'clock..., which is... seven miles ahead at five thousand feet. Do you have it in sight?	
APP	615	14	Negative.	
?	?	16	?????	Unreadable
615	APP	18	You have it in sight confirm?	
APP	615	20	Negative, not yet.	
615	APP	22	Your speed?	
APP	615	23	Two fifty.	
615	APP	24	Roger, reduce two ten.	
APP	615	25	Two ten.	
615	APP	37	Scandinavian six one five, you are cleared for visual approach runway zero five, to be established not later than Passeiry, and for information, the preceding traffic is joining now at... eight miles on final.	
APP	615	50	Roger, cleared visual and... established late but Passeiry, Scandinavian... six one five. We'll ... look out.	
615	APP	58	It's four thousand feet now.	
APP	615	16:25:00	Yeah.	
447	APP	01	Swiss four four seven, descend seven thousand feet, one zero two two.	

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>
APP	447	16:25:04	Seven thousand, one zero two two, Swiss four four seven.	
3692	APP	13	Lufthansa three six niner two, requesting visual approach or full ILS?	
APP	3692	18	Heu..., appreciate a visual, Lufthansa three six nine two, field in sight.	
3692	APP	22	Roger, turn right by five degrees, descend six thousand feet, call you back shortly for visual approach, number four to the runway.	
APP	3692	28	Okay, right by five degrees heading two three zero, descending six thousand feet, number four, Lufthansa three six nine two.	
12KJ	APP	35	Swiss one two Kilo Juliett, descend to flight level eight zero, and reduce speed two one zero.	
APP	12KJ	40	Descending level eight zero, two one zero the speed, Swiss one two Kilo Juliett.	
615	APP	49	Scandinavian six one five, you may turn left, inbound.	
APP	615	52	Will do.	
615	APP	53	The preceding is at Passeiry.	
APP	615	55	Yeah, . . . ?????? I have him in..., on the TCAS.	Unreadable
974	APP	16:26:24	Topswiss nine seven four, speed two five zero.	
APP	974	28	We have... two fifty, Topswiss nine seven four.	
974	APP	31	Thank you.	
615	APP	56	Scandinavian six one five, are you intercepting?	
APP	615	59	Affirmative, . . . six one five.	
615	APP	16:27:01	Roger, for information..., VFR traffic is passing below the ILS at three thousand feet. It is heu... now position... ten miles on final, at three thousand three hundred feet.	
APP	615	14	Roger, and he's climbing, confirming, confirm?	
615	APP	18	Standby, he's climbing.	

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>
APP	615	16:27:20	Yeah, he's five hundred feet below us now, at eleven o'clock, Scandinavian six one five.	
615	APP	26	Roger, it is not on, in contact with us.	
APP	615	29	Okay.	
615	APP	31	Do you have it, do you have the traffic in sight?	
APP	615	34	Negative.	
615	APP	35	Okay, suggest you maintain... four thousand feet, you are... you are separated by five hundred feet only.	
APP	615	41	Roger, we are at four thousand now, Scandinavian six one five.	
615	APP	44	Roger, maintain.	
APP	615	45	Roger.	
615	APP	48	The traffic... it seems to climb at three thousand eight hundred feet, do you have it, do you have it in sight?	
APP	615	57	Heu, we are still looking, it's a little bit bellow us, but one o'clock, we don't have him in sight.	
615	APP	16:28:05	Roger, three... three thousand six hundred feet, oscillating between three six and three eight, one o'clock, one mile and a half mile, opposite.	
APP	615	13	Yeah, we are climbing here, heu... we don't get him in sight, so ... we are climbing.	
615	APP	19	XXXXX climb.	Probably "Yes,"
615	APP	22	It's at three six.	
APP	615	24	Heu, we got him in sight now, it's a helicopter ... bellow us at..., oh, it's not a helicopter, it's a small aeroplane, got him in sight.	
615	APP	31	Okay, thank you, and resume normal approach.	
APP	615	34	Will do, we're established on ILS now.	
615	APP	36	Okay.	
447	APP	37	Swiss four four seven, reduce two ten.	

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>
APP	447	16:28:39	Reducing two one zero knots, Swiss four four seven.	
3692	APP	41	Lufthansa three six nine two, turn right heading three two zero.	
APP	3692	44	Turning right heading three two zero, Lufthansa three six nine two.	
12KJ	APP	47	Swiss one two Kilo Juliett, continue on present heading.	
APP	12KJ	50	Present heading, Swiss one two Kilo Juliett.	
APP	3666	53	Arrival, good evening, Lufthansa three triple six, passing two hundred, descending level one six zero, NEMOS two Papa.	
3666	APP	59	Lufthansa, three triple six, bonjour, roger, descend to flight level one three zero.	
APP	3666	16:29:02	Lufthansa three triple six, descend level one three zero.	
APP	974	12	Topswiss... niner seven four, approaching flight level one three zero.	
974	APP	16	Nine seven four, descend level one zero zero.	
APP	974	17	Recleared flight level one hundred, Topswiss nine seven four.	
447	APP	19	Swiss four four seven, continue present heading.	
APP	447	22	Maintaining heading one nine one, Swiss four four seven.	
100	APP	33	Jetaviation one hundred, continue present heading, descend level nine zero.	
APP	100	36	Maintain present heading, leaving level one hundred descending level niner zero, Jetaviation one hundred.	
3692	APP	41	Lufthansa three six nine two, turn right heading zero two zero, intercept localizer zero five, cleared ILS, report established.	
APP	3692	47	Okay, right heading zero two zero, intercept localizer runway zero five, cleared ILS, call you established, three six nine two.	

Signature of
person in charge:



TRANSCRIPT SHEET

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
447	APP	16:29:56	Swiss four four seven, left one four zero, base.	
APP	447	58	Left heading one four zero, base, Swiss four four seven.	
615	APP	16:30:01	Scandinavian six one five, confirm you can do the approach now?	
APP	615	04	Affirmative.	
615	APP	06	Okay, contact Tower, one one eight seven, good-bye.	
APP	615	07	One one eight seven, Scandinavian six one five, so long!	

Coupled Frequencies 119.52 & 119.17: Geneva Terminal Control & Geneva Delta

TMA	FKI	15:59:18	<i>Heu, Terminal du Foxtrot Bravo Papa Kilo India, bonsoir.</i>
FKI	TMA	26	<i>Le Bravo Papa Kilo India, bonjour.</i>
TMA	FKI	28	<i>Le Foxtrot Kilo India..., DR deux cent vingt et un, heu..., trois personnes à bord, pour un vol circulaire de Bourg vers Bourg, et nous sommes actuellement... cinq mille pieds vertical de Oyonnax, en direction de la Faucille, pour un transit votre verticale puis Annemasse.</i>
FKI	TMA	47	<i>Reçu Kilo India, QNH... Genève mille vingt-deux, maintenez VFR, je vous rappelle.</i>
TMA	FKI	53	<i>Heu, mille vingt-deux, maintient VFR, Foxtrot Kilo India.</i>
FKI	TMA	16:01:03	<i>Fox Kilo India, transpondeur quarante-cinq trente-six.</i>
TMA	FKI	07	<i>Heu, quarante-cinq trente-six, Foxtrot Kilo India.</i>
FKI	TMA	57	<i>Fox Kilo India, Genève Terminal vous demande de..., d'éviter la TMA de Genève, maintenez de, en espace Echo et quelle route souhaitez-vous suivre ?</i>

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>
TMA	FKI	16:02:08	<i>Eh bien, on passera le col de la Faucille, donc... à cinq cents pieds sol, et on souhaiterait ensuite descendre... vers... Divonne, et passer au nord de... votre... CTR, vers Annemasse.</i>	
FKI	TMA	24	<i>Reçu..., restez bien sous la TMA et rappelez vers Annemasse.</i>	
TMA	FKI	29	<i>Donc, on maintient cinq mille pieds QNH pour l'instant et on passera le col cinq cents pieds sol, Foxtrot Kilo India.</i>	
FKI	TMA	34	<i>Merci, Kilo India.</i>	
TMA	FKI	16:08:13	<i>Le Foxtrot Kilo India, on passe légèrement au sud de la Faucille et... transit en votre... fonction pour... Annemasse.</i>	
FKI	TMA	23	<i>Reçu, Kilo India..., maintenez strictement, heu..., sous la TMA de Genève et en dehors de la CTR, et rappelez Annemasse.</i>	
TMA	FKI	30	<i>Donc, sous la TMA et en dehors de la CTR, on rappelle Annemasse, Foxtrot Kilo India.</i>	
DEL	HNL	16:13:26	Genève DELTA, bonsoir, Hotel Bravo Victor November Lima ?	
HNL	DEL	32	Hotel Bravo Victor... November Lima, bonsoir, heu..., identifié, maintenez... VFR en direction de BANKO, et... vers quel niveau souhaitez-vous monter initialement ?	
DEL	HNL	46	Alors mon programme... va être un peu différent. Je vais faire du VFR, tour du Cervin et ensuite direction Mont-Blanc, pour le "joining" à BANKO, heu..., si ça joue pour vous.	
HNL	DEL	56	Reçu November... Lima, heu..., initialement maximum ... niveau nonante pour traverser la G cinq, et je vous rappellerai pour plus haut.	
DEL	HNL	16:14:07	Alors on monte à neuf mille pieds... pour traverser la G cinq, November Lima.	
HNL	DEL	13	Et November Lima, pour votre information, les secteurs militaires sont... actifs... ce soir. Je pense la montée dans... l'espace aérien suisse en dessus de cent trente est compromise.	

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>
DEL	HNL	16:14:24	Oui, alors je vais rester, cent vingt-cinq, cent trente maximum, d'après le KOSIF, j'ai le Sepey actif, est-ce que il y a d'autres zones ?	
HNL	DEL	38	Un instant.	
HNL	DEL	47	Y'a une zone au Simplon aussi... jusqu'à dix-neuf mille sept cents pieds, active jusqu'à vingt et une heures.	
DEL	HNL	55	Ouais, Simplon est noté, moi je veux rester dans le secteur Cervin, ensuite Mont-Blanc, donc, pas de problème pour moi, merci. Et, je garde neuf mille pieds pour traverser la G cinq.	
HNL	DEL	16:15:04	Merci, November Lima.	
DEL	HNL	06	Et Payerne, pas de problème ?	
HNL	DEL	08	Je coordonne.	
DEL	HNL	10	Merci beaucoup. Je vais passer à l'est du lac de Morat.	
HNL	DEL	15	Contact.	
DEL	HNL	16:19:51	Et Hotel November Lima, je quitte neuf mille pieds pour douze mille cinq cents pieds, je vous agréee.	
HNL	DEL	57	November Lima, douze mille cinq cents pieds approuvés, heu... vous avez un trafic dans vos douze heures... pour trois nautiques, altitude inconnue, direction est.	
DEL	HNL	16:20:07	Oui, trafic copié, on regarde, November Lima.	
HNL	DEL	11	Et... douze mille cinq cents pieds approuvés, rappelez au Cervin.	
DEL	HNL	15	Oui, j'ai douze mille cinq cents pieds approuvés pour le Cervin, et... mon trafic passe à ma gauche, à l'est ... maintenant à mes neuf heures.	
TMA	FKI	24	<i>Foxtrot Kilo India, on a passé ????? Annemasse, et on souhaiterait passer maintenant au sud de Passeiry vers Bellegarde à trois mille pieds.</i>	Unreadable due to simultaneous transmission
HNL	DEL	25	C'est correct.	
DEL	HNL	26	C'est celui là ?	

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>
FKI	TMA	16:20:35	Kilo India..., reçu, rappelez Bellegarde.	
TMA	FKI	38	Rappelons Bellegarde, Foxtrot Kilo India.	
TMA	FXX	16:25:26	Genève de X-ray deux fois ?	Change of controller
FXX	TMA	34	C'est qui qui appelle Genève DELTA ?	
TMA	FXX	38	X-ray deux fois, Fox X-ray deux fois, Genève, bonsoir ?	
FXX	TMA	49	Fox X-ray deux fois ?	
TMA	FXX	51	DR quatre cents, Fox Golf Mike X-ray deux fois, en provenance du Castelet, à destination de Besançon, actuellement en sortie de zone de Chambéry, demande l'autorisation de transit, heu... niveau soixante-quinze, transpondeur en mode Charlie sur sept mille.	
FXX	TMA	16:26:18	Fox X-ray deux fois, je suis désolé, heu..., le QNH c'est mille vingt-deux, voi... la ... t, Terminal de Genève vous... ot, vous... oblige de ... circumnaviguer la TMA, ils veulent pas les prendre, les avions.	
TMA	FXX	37	Okay, reçu, je me dérouté sur l'ouest.	
FXX	TMA	39	Merci, au revoir.	

Frequency 119.17: Geneva Delta

DEL	HNL	16:26:56	Et Hotel November Lima, à travers Sion, niveau cent vingt-cinq, le cap pour le Cervin.
DEL	FKI	16:27:34	Heu, Genève, du Foxtrot Kilo India ?
FKI	DEL	38	Kilo India ?
DEL	FKI	40	Oui, j'étais en fréquence sur cent dix-neuf cinquante-deux, et le répondeur... désactivation des zones c'est mis en route, donc je vous contacte pour maintenir la fréquence.

Signature of
person in charge:



TRANSCRIPT SHEET

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
FKI	DEL	16:27:49	<i>Ouais, désolé, on a... oublié de vous dire..., maintenant c'est plus actuel, c'est plus actif la TMA, mais vous pouvez continuer encore, vous tournez à droite direction nord, c'est bien compris ça ?</i>	
DEL	FKI	59	<i>Ouais, on va prendre maintenant le cap trois cents vers Bellegarde et on va passer maintenant derrière le relief, donc je propose de quitter la fréquence.</i>	
FKI	DEL	16:28:05	<i>Exactement, vous pouvez quitter, et après le squawk standby, au revoir Monsieur.</i>	
DEL	FKI	08	<i>Bonne soirée, merci.</i>	

Frequency 119.52: Geneva Terminal Control

TMA	?	16:26:57	La fréquence de Genève Terminal n'est pas desservie. Contactez Genève DELTA sur cent dix-neuf décimal dix-sept, dix minutes avant de pénétrer dans la TMA de Genève. Geneva Terminal frequency closed. Please contact Geneva DELTA, one one nine decimal one seven, one zero minutes prior entering Geneva Terminal area.
TMA	FKI	16:27:23	Heu, Genève du Foxtrot Kilo India ?
FKI	TMA	28	La fréquence de Genève Terminal n'est pas desservie. Contactez Genève DELTA sur cent dix-neuf décimal dix-sept, dix minutes avant de pénétrer dans la TMA de Genève. Geneva Terminal frequency closed. Please contact Geneva DELTA, one one nine decimal one seven, one zero minutes prior entering Geneva Terminal area.

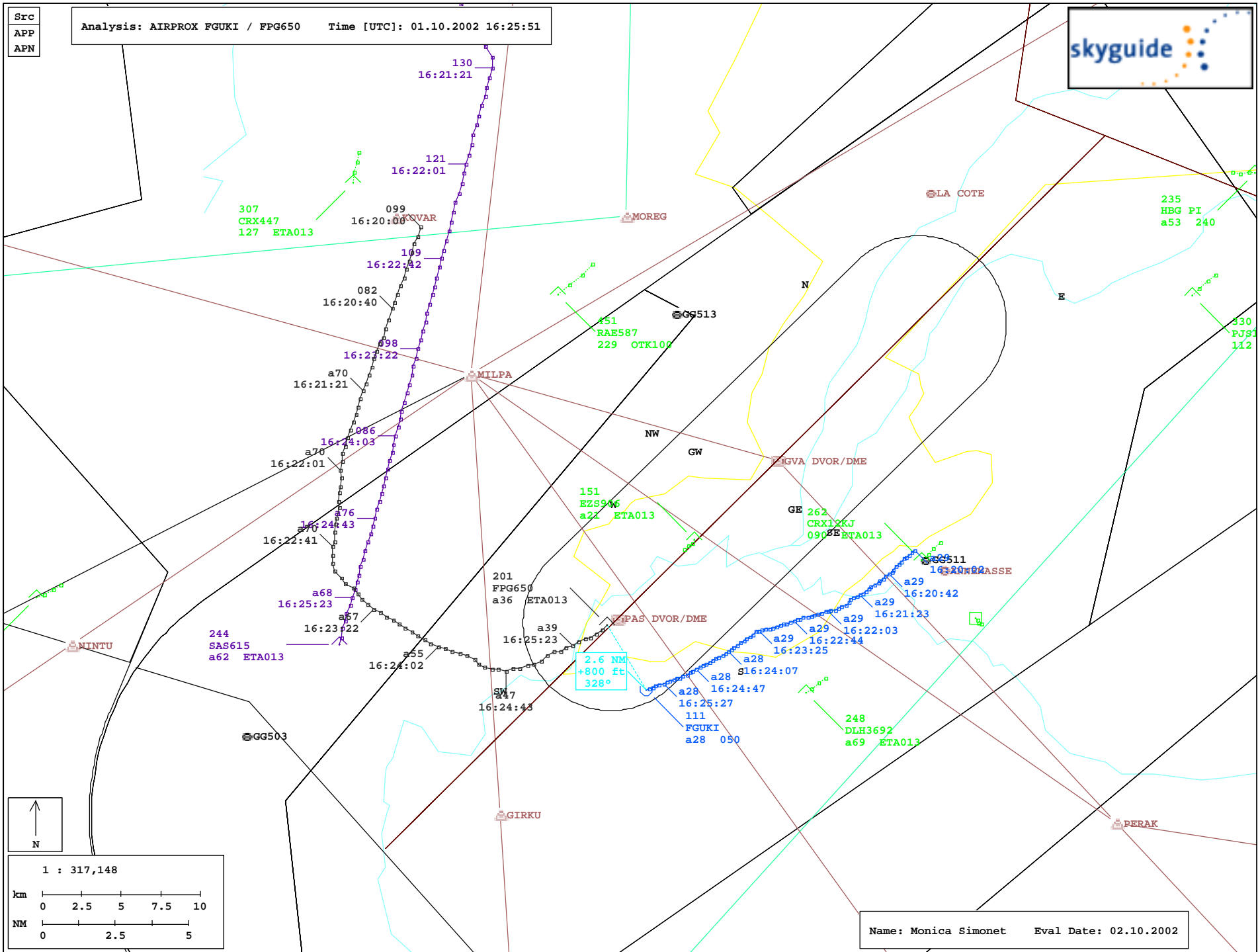
23/07/2003 / GEY/ir
\\libdoc\ops\libenq\02\atir

Signature of
person in charge:



Src
APP
APN

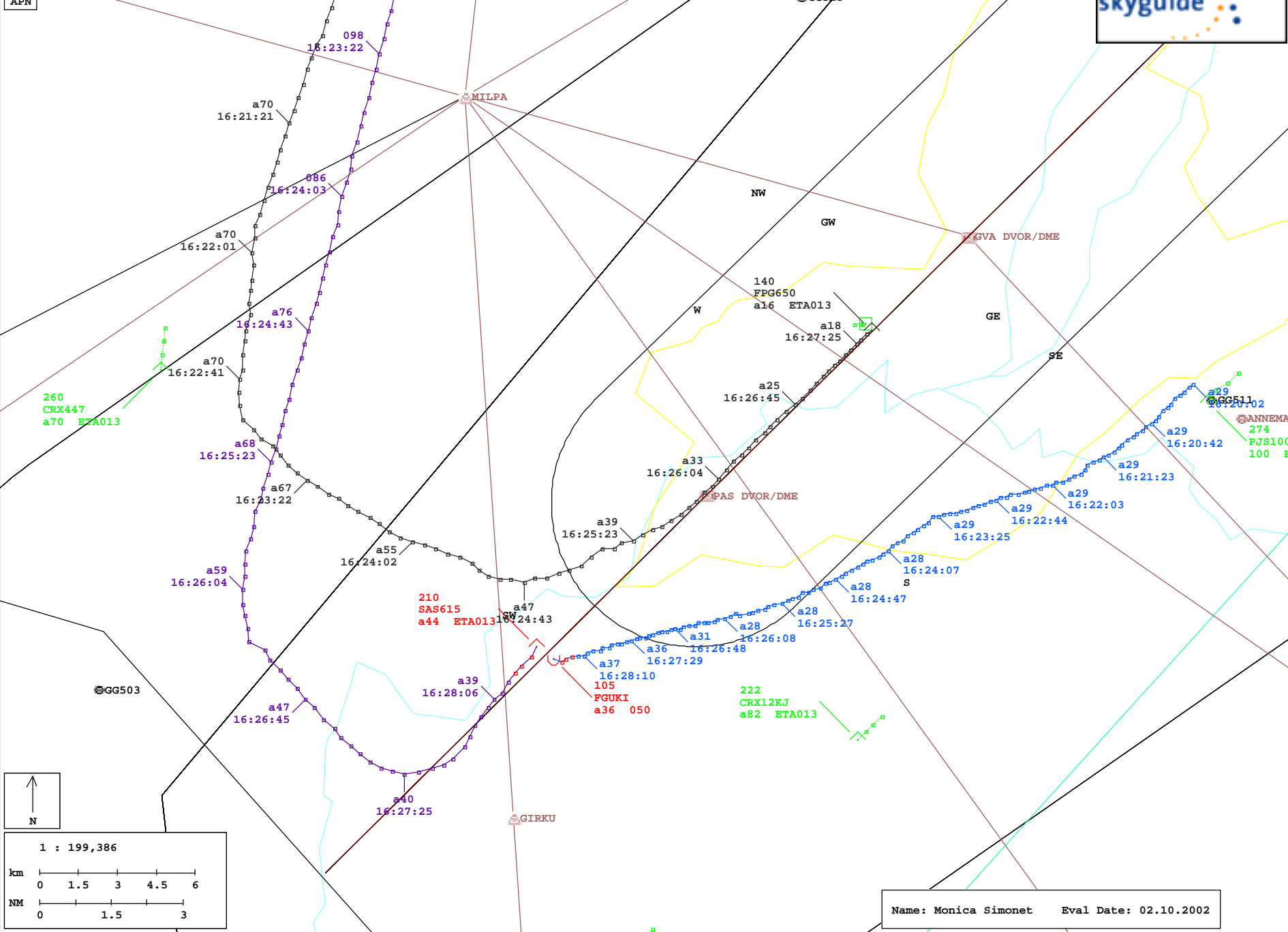
Analysis: AIRPROX FGUKI / FPG650 Time [UTC]: 01.10.2002 16:25:51



Name: Monica Simonet Eval Date: 02.10.2002

Src
APP
APN

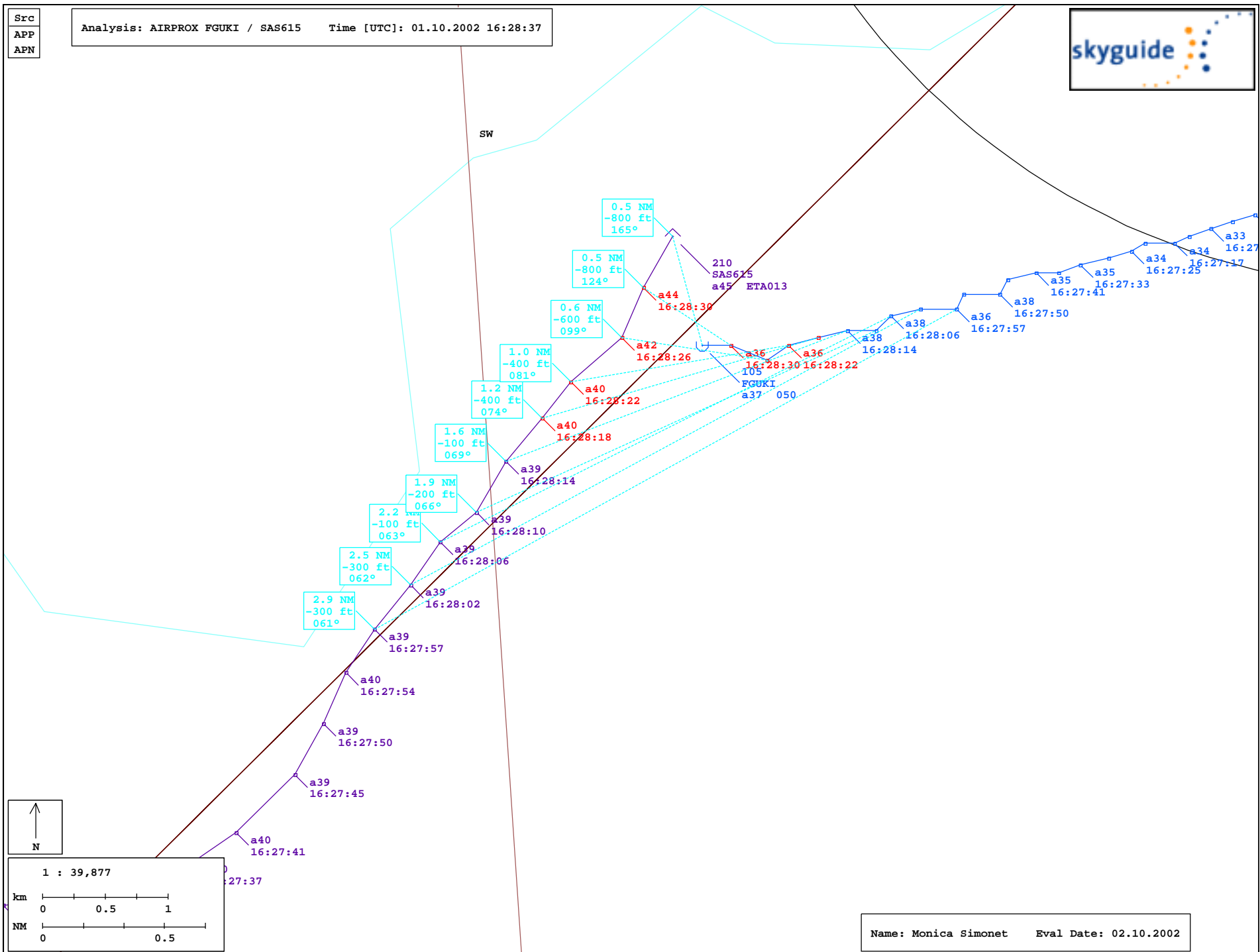
Analysis: AIRPROX FGUKI / SAS615 Time [UTC]: 01.10.2002 16:28:31



Name: Monica Simonet Eval Date: 02.10.2002

Src
APP
APN

Analysis: AIRPROX FGUKI / SAS615 Time [UTC]: 01.10.2002 16:28:37



Name: Monica Simonet Eval Date: 02.10.2002