

# Rapport Final du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre HB-NCR et N3199G

du 31 mars 2002

à 5 NM au sud-ouest de FRI VOR

# RAPPORT FINAL

## AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)

### AIRPROX (PRESQUE COLLISION)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'INCIDENT  
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

---

LIEU/DATE/HEURE                      ACC de Genève, 5 NM au sud-ouest de FRI VOR,  
31 mars 2002, 12h49 UTC

AERONEFS                                HB-NCR, AC11, Bâle LFSB - Avignon LFMV  
  
N3199G, BE36, Genève LSGG - Budapest LHBP

---

SERVICE ATS                            Genève ACC et Berne APP

CONTRÔLEUR                            Contrôleur radar  
Coordinateur  
Contrôleur DELTA  
Contrôleur APP Berne

---

ESPACE AERIEN                        E et C

## DEROULEMENT

Le dimanche 31 mars 2002, HB-NCR, un avion du type Rockwell Commander décolle de Bâle à destination d'Avignon. Il effectue un vol VFR (selon les règles de vol à vue) en passant par Granges, la TMA de Berne et FRI (Fribourg VOR), suivant un cap sud-ouest.

Le pilote prend contact avec Berne alors qu'il se trouve au-travers de Granges et demande l'autorisation de transiter au niveau de vol 095 en direction du VOR de FRI.

Il est identifié par le radar de Berne et reçoit l'autorisation de transiter dans la TMA de Berne.

Quelque dix minutes plus tard, le contrôle radar de Berne délivre au pilote de HB-NCR une information de trafic concernant un trafic opposé qui maintient le niveau de vol 090.

Ce trafic est un vol IFR (selon les règles de vol aux instruments) qui reçoit également une information de trafic concernant le vol VFR opposé. Le pilote de l'avion IFR n'a pas contact visuel avec ce trafic et exécute un 360° à gauche pour l'éviter.

Ce rapprochement s'est déroulé dans l'espace aérien classé E.

Peu après cet incident, Berne APP demande au pilote de HB-NCR d'afficher le code A7000 au transpondeur et l'autorise à quitter la fréquence de contrôle.

Trois minutes plus tard, un avion IFR au niveau 100, le N3199G, un BE36 en route de Genève à Budapest, appelle Berne APP pour transiter en direction de KORED.

Berne APP lui signale alors un trafic opposé inconnu, en vol VFR, en montée au-travers de son niveau de vol.

Il s'agit de l'avion HB-NCR qui affiche le code transpondeur A7000 et qui monte dans l'espace aérien contrôlé C, sans contact radio avec un service ATC.

Le pilote de HB-NCR appelle sur la fréquence de contrôle Genève DELTA moins d'une minute après le croisement avec l'avion N3199G, au niveau de vol 108 et demande l'autorisation de monter au niveau de vol 115. Il se trouve à environ 5 NM au sud-ouest de FRI VOR.

Le contrôleur DELTA lui assigne un code transpondeur et lui signale qu'il est monté dans l'espace aérien de classe C sans coordination. Il lui signale également qu'il a croisé un trafic IFR opposé et que les services ATC déposent un ATIR AIRPROX.

## FAITS ETABLIS

- Le bulletin météorologique de Genève à 12:20 UTC était le suivant: le vent de 090° à 4 noeuds, la visibilité de 10 kilomètres, les nuages: peu à 5000ft. La température de 14 degrés, le point de rosée de 1 degré, la pression atmosphérique de 1020 hectopascals, pas de changement prévu.
- Les conditions de vol dans la région de l'incident étaient des conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Le vent était de 240 degrés à 10 noeuds au niveau 100.
- L'avion du type Rockwell Commander immatriculé HB-NCR, avait décollé de Bâle à 12:14 à destination d'Avignon, suivant une route vers le sud-ouest passant par Granges, la TMA de Berne, Fribourg, conformément à son plan de vol VFR, selon les règles de vol à vue.
- L'avion du type Be36, immatriculé N3199G, avait décollé de Genève à 12:15 à destination de Budapest sur la route de départ K2C, conformément à son plan de vol IFR, selon les règles de vol aux instruments.
- L'avion N3199G a effectué son premier appel sur la fréquence 128.9MHz du secteur radar INN à 12:41:54 à env. 5NM à l'ouest du point SOSAL Il se trouvait dans l'espace aérien de classe E.

- Le secteur radar INN a autorisé N3199G à maintenir le niveau de vol 100.
- L'avion HB-NCR a appelé Berne TWR à 12:30:58, alors qu'il se trouvait au travers de Granges dans l'espace aérien de classe E, au niveau de vol 095 en direction de FRI.
- HB-NCR a été autorisé par Berne TWR à traverser la zone de contrôle de Berne au niveau de vol 095 dans l'espace aérien contrôlé de classe D. Le code transpondeur A6370 lui a été assigné.
- HB-NCR a été transféré sur la fréquence de Berne Approche 127.32MHz à 12:32:16.
- Le pilote a appelé Berne Approche à 12:32:36 et a été autorisé à transiter.
- A 12:42:14, Berne Approche a signalé au pilote de HB-NCR un trafic IFR opposé au niveau de vol 090, à ses 11heures et à une distance de 6NM.
- L'avion IFR opposé était le N20878 de type Pa28T, en route de Gérone à Bâle, au niveau de vol 090.
- Berne Approche a également signalé le trafic opposé HB-NCR au pilote de N20878.
- Le pilote de N20878 n'a pas eu de contact visuel avec HB-NCR et a exécuté un 360° à gauche pour éviter la trajectoire du trafic conflictuel.
- Le croisement a eu lieu à 12:44:59. Le rapprochement avec séparation réduite entre les deux avions était de 1.7NM et de 500ft. Les deux avions se trouvaient dans l'espace aérien de classe E.
- A 12:45:51, Berne Approche a instruit le pilote de HB-NCR d'afficher le code A7000 au transpondeur et l'a autorisé à quitter la fréquence 127.32.
- L'avion se trouvait à 3NM au nord-est de FRI, dans l'espace aérien de classe E, stabilisé au niveau de vol 096, selon les tracés radar.
- Le contrôleur de Berne Approche, selon ses déclarations, pensait que HB-NCR maintiendrait le niveau de vol 095.
- L'avion N3199G a été transféré du secteur radar INN de Genève sur la fréquence APP de Berne 127.32MHz à 12:47:09, il se trouvait à 10 NM de FRI / VOR et à 11 NM de la position de HB-NCR.
- A 12:48:05, N3199G a appelé Berne Approche en signalant qu'il se trouvait au niveau de vol 100, en route vers le point KORED.
- Berne Approche a autorisé N3199G au niveau de vol 100 en direction du point KORED.
- A ce moment, l'avion HB-NCR se trouvait à 7.7NM, en face et au même niveau de vol.
- 12 secondes plus tard, l'alarme automatique de perte d'espacement requis entre deux avions (STCA) a alerté le contrôleur radar de Genève.
- A 12:48:19, le contrôleur radar du secteur INN a téléphoné au contrôleur DELTA pour lui demander s'il connaissait le trafic affichant le code transpondeur A7000 à Fribourg, en face de l'avion au niveau de vol 100. Réponse négative du contrôleur DELTA.
- A 12:48:50, le contrôleur radar du secteur INN a téléphoné à la Tour de Contrôle de Berne et lui a signalé un trafic au niveau de vol 100, affichant le code transpondeur A7000, qui n'était en contact avec personne et qui se trouvait en face de l'avion N3199G au niveau de vol 100.
- Le contrôleur de Berne a déclaré au téléphone avoir eu un contact au préalable avec l'avion N3199G, au niveau de vol 095 et l'a avisé qu'il allait immédiatement donner une information de trafic.

- A 12:49:08, le contrôleur Approche de Berne a donné une information de trafic à l'avion N3199G en ces termes : « *N99G look out for unknown VFR traffic climbing through your level 1 mile ahead, 103 showing on the radar.* »
- Le pilote de N3199G a accusé réception et le contrôleur, pour réponse, lui a précisé que le trafic se trouvait à ses onze heures, à une distance d'un demi-nautique, au niveau de vol 104, apparemment en montée.
- A 12:49:30, le pilote de N3199G a signalé au contrôleur qu'il avait le trafic en vue.
- Le croisement entre les deux avions a eu lieu à 12:49:39 avec une séparation de moins de 0.5NM et d'environ 600ft, selon les relevés radar.
- Selon les relevés radar, l'avion HB-NCR a commencé sa montée en passant le VOR de FRI. Il est monté jusqu'au niveau de vol 109, avant d'appeler le contrôle DELTA de Genève sur la fréquence 119.17MHz.
- Le pilote de HB-NCR a appelé le contrôle DELTA de Genève à 12:49:56, c'est-à-dire 12 secondes après le croisement avec l'avion N3199G.
- Le pilote a donné sa position (10Nm au sud-ouest de FRI VOR) en montée vers le niveau de vol 115.
- La position exacte de l'avion HB-NCR, à ce moment, était à 5NM au sud-ouest de FRI VOR, au niveau de vol 108.
- A 12:51:05, le contrôleur DELTA a autorisé l'avion HB-FKT, vol VFR de largage de parachutistes d'Ecuvillens, à monter au niveau de vol 100.
- De 12:51:13 à 12:52:40, le contrôleur DELTA a informé le pilote de HB-NCR de son infraction et l'a avisé que les services ATC déposaient un rapport ATIR AIRPROX.
- A 12:52:00, un avion de type D328, le vol RQX6060 en route de Berne à Genève, se trouvait sur FRI / VOR au niveau de vol 090.
- L'avion HB-FKT, autorisé par le contrôle DELTA à monter vers le niveau de vol 100 allait croiser sa route perpendiculairement, de droite à gauche.
- A 12:52:44, le contrôleur DELTA a ordonné à l'avion HB-FKT de stopper sa montée au niveau de vol 080.
- Le pilote de l'avion HB-NCR, sans donner d'indicatif, a intercepté le message et a demandé au contrôleur DELTA de confirmer qu'il devait descendre au niveau de vol 090
- Le contrôleur a répété l'ordre, en appelant HB-FKT, et lui a ordonné de descendre au niveau de vol 080.
- Le pilote de HB-FKT n'a pas répondu aux deux injonctions du contrôle DELTA.
- Le pilote de HB-NCR, sans donner d'indicatif, a accusé réception du message destiné à HB-FKT. Il a demandé de pouvoir maintenir le niveau de vol 095 à cause des nuages.
- Le contrôleur DELTA, sans indicatif d'appel, a refusé et a répété le niveau de vol autorisé 080.
- Le pilote de HB-NCR, sans donner d'indicatif, a accusé réception et a confirmé qu'il descendait au niveau de vol 080.
- A 12:53:00, l'avion HB-FKT a croisé la route de l'avion RQX6060 à 3.2NM, 300ft au-dessous, au niveau de vol 087 selon les tracés radar. Les deux avions se trouvaient dans l'espace aérien de classe E.

- Ce rapprochement s'est déroulée 6NM derrière l'avion HB-NCR qui était au niveau de vol 112 en descente. La séparation radar entre les avions HB-NCR et RQX6060 était standard.
- A 12:54:25, l'avion HB-FKT a signalé au contrôle DELTA qu'il avait atteint le niveau de vol 100.
- L'avion HB-NCR a quitté l'espace aérien contrôlé de classe C dans la région de Montbovon, en descente vers le niveau de vol 080, puis s'est dirigé vers Villeneuve en direction du sud-ouest.
- Selon ses déclarations, le pilote de HB-NCR pensait être autorisé à monter après avoir reçu l'autorisation de quitter la fréquence de Berne APP dans la région de Fribourg. Il croyait se trouver dans l'espace aérien de classe E du secteur ALPES. La ligne de séparation JURA / ALPES n'étant pas, à son avis, clairement définie sur la carte dont il disposait pour naviguer.

## ANALYSE

Lorsque le pilote de HB-NCR a établi le premier contact avec Berne TWR, il se trouvait dans l'espace aérien de classe E du secteur JURA, au travers de Granges. Berne TWR lui a délivré une autorisation de survol dans l'espace aérien de classe D, au niveau de vol 095.

Contrôlé par Berne Approche, l'avion HB-NCR a transité en VFR durant 8 minutes dans la TMA de Berne au niveau de vol 095.

Alors qu'il se trouvait presque à la limite ouest de la région de contrôle de Berne, le contrôleur Approche lui a donné une information de trafic essentiel concernant un avion IFR sur une route opposée, au niveau de vol 090.

Cet avion était contrôlé par Berne Approche et se trouvait, à ce moment, en espace aérien de classe E.

Le pilote de l'avion IFR concerné a également reçu une information de trafic et, comme il ne l'avait pas en vue, il a exécuté de lui-même une action d'évitement en faisant un 360° à gauche.

C'est un rapprochement qui a eu lieu à 5 NM du VOR de Fribourg, dans l'espace aérien de classe E.

Il n'est pas inutile de rappeler que dans l'espace aérien E, les vols VFR n'ont pas l'obligation d'établir de liaison radio avec l'ATC. Pour les vols qui sont en communication radio avec le contrôle, la séparation n'est pas assurée et l'information de trafic est donnée, autant que possible. Seul l'affichage du code transpondeur A7000, au-dessus de 7000ft, est obligatoire.

Lors de ce rapprochement avec le trafic IFR, l'avion HB-NCR se trouvait déjà en espace E et hors des limites de responsabilités du contrôle de Berne.

Berne Approche a ensuite libéré l'avion HB-NCR en lui assignant le code transpondeur A7000 et en l'autorisant à quitter sa fréquence. Selon sa déclaration, le contrôleur était persuadé que l'avion maintiendrait son niveau de vol 095 et poursuivrait sa route dans l'espace E.

Quelques minutes plus tard, l'avion HB-NCR entrait sans autorisation dans l'espace aérien contrôlé de classe C.

Alors qu'aucun contact radio-téléphonique ne pouvait être établi avec le pilote de HB-NCR, l'avion N3199G, en IFR au niveau de vol 100 et en contact avec Berne Approche, le croisait dans la direction opposée, à une distance d'un demi-nautique et 600ft au-dessous.

Le pilote de HB-NCR, selon ses déclarations, pensait qu'il était libéré du contrôle et qu'il pouvait monter sans restriction au niveau de vol 115, niveau qu'il souhaitait maintenir en

croisière. Toujours selon ses déclarations, il croyait se trouver dans le secteur ALPES quelques nautiques après Fribourg.

HB-NCR affichait le code transpondeur A7000 avec mode C, l'altitude était visible sur les écrans radar. Le contrôleur radar de Berne Approche a informé le pilote de N3199G du trafic opposé en signalant qu'il était inconnu. Il s'est vraisemblablement rendu compte qu'il s'agissait de l'avion qu'il avait libéré quelques instants plus tôt, lorsque le contrôleur radar de Genève lui a téléphoné pour l'alerter de la situation conflictuelle.

Le pilote de HB-NCR a pris contact spontanément avec le contrôle DELTA, quatre minutes après avoir quitté la fréquence de contrôle de Berne Approche et quelques secondes après avoir croisé l'avion N3199G.

Lors de son premier contact radio avec le contrôle DELTA, le pilote de HB-NCR a donné sa position à 10 NM au sud-ouest de FRI / VOR alors qu'il ne se trouvait qu'à 5 NM au sud-ouest. Cette erreur de navigation pourrait expliquer le fait que le pilote croyait se trouver dans le secteur ALPES, et par conséquent a poursuivi sa montée au niveau de vol 115.

Le contrôleur DELTA, ayant assisté impuissant à l'incident et vraisemblablement très perturbé, s'est efforcé, pendant plus d'une minute, de faire comprendre au pilote de HB-NCR qu'il était entré sans autorisation dans l'espace aérien de classe C, qu'il avait croisé le niveau de vol d'un trafic IFR et que le contrôle radar déposerait un rapport AIRPROX.

Durant ce laps de temps, dans le sillage de HB-NCR, un rapprochement avait lieu entre le Pilatus Porter HB-FKT en montée vers le niveau de vol 100 et un avion de ligne au niveau de vol 090.

Le contrôleur DELTA a vainement tenté d'éviter cette situation mais le pilote du HB-NCR interceptait tous les messages destinés à HB-FKT, occasionnant quiproquos et malentendus.

L'Approche de Berne, dans les limites de sa région de responsabilité (AoR), doit contrôler du trafic IFR qui évolue avec du trafic VFR dans l'espace aérien de classe E, à l'intérieur de la voie aérienne, jusqu'au niveau de vol 100. Cette situation crée des risques potentiels de rapprochements dangereux entre les trafics IFR et les trafics VFR.

Il faut ajouter que de nombreux largages de parachutistes ont lieu dans la voie aérienne, au niveau de vol 150, sur l'aérodrome d'Ecuvillens. Ces vols dans l'espace aérien de classe E et C sont également à l'origine de problèmes de séparation de trafic.

## CAUSE

L'incident est dû à l'intrusion d'un avion volant selon les règles de vol à vue (VFR) dans l'espace aérien contrôlé de classe C suite à une erreur de navigation, sans contact radio ni autorisation ATC.

Berne, le 17 septembre 2003

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

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

Investigation into the **incident** that occurred on **31 March 2002**

- Subject of transcript: **HBNCR / N3199G**
- Centre concerned: Geneva
- Designation of unit: ACC / Delta
- Frequencies: 128.9 / 119.17 MHz
- Date and period covered by attached extract: 31 March 2002  
12:41 - 13:12 UTC
- Date of transcript: 16 April 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, 16 April 2002

M. Simonet



---

Abbreviations

ACC - Geneva Area Control Centre  
 DEL - Geneva Delta  
 INNC - Co-ordinator INN sector  
 INNR - Radar controller INN sector  
 BER - Bern Approach controller

<b>N99G</b>	-	<b>N3199G</b>	<b>BE36</b>	<b>IFR flight</b>	<b>LSGG</b>	-	<b>LHBP</b>
1931	-	KLM 1931	B733	IFR flight	EHAM	-	LSGG
941	-	Topswiss 941	B733	IFR flight	LSGG	-	EGGP
2058	-	Swiss 2058	SB20	IFR flight	LSZH	-	LEBB
1253	-	KLM 1253	F70	IFR flight	EHAM	-	LFLL
10GM	-	Swiss 10GM	A321	IFR flight	LSZH	-	LSGG
<b>HCR</b>	-	<b>HBNCR</b>	<b>CM11</b>	<b>VFR flight</b>	<b>LFSB</b>	-	<b>LFMV</b>
HKT	-	HBFKT	PC6	VFR flight	LSGE	-	LSGE
3285	-	HB3285	?	VFR flight	????	-	????

31.MAR.2002

## 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 128.9 MHz: Geneva Area Control Centre, sector INN**

ACC	N99G	12:41:54	Genève Radar, November three one niner niner Golf, level one zero zero.	
N99G	ACC	12:42:00	Bonjour November three one nine nine Golf, identified, maintain one hundred.	
ACC	N99G	05	Maintain one hundred, niner niner Golf.	
1931	ACC	35	KLM one nine three one, continue descent to flight level one <u>six</u> zero.	
ACC	1931	39	Continue descent level one six zero, KLM one niner three one.	
1931	ACC	43	And for further instructions contact Arrival, one three one decimal three two, good-bye.	
ACC	1931	47	Three one three two, KLM one nine three one, au revoir.	
???	???	12:43:08	XXXXX.... What's that ? .... That's right. XXXXX.....	Frequency disturbed. Voice: American accent
ACC	941	20	Genève bonjour, Topswiss neuf quarante et un, en montée pour l'niveau cent cinquante.	
941	ACC	24	Bonjour Topswiss neuf quarante et un, contact radar, directe Dijon, montez au niveau deux cent soixante.	
ACC	941	30	Alors directe Dijon, réautorisé deux six zéro, Topswiss neuf quarante et un.	
ACC	2058	12:45:37	Geneva bonjour, Swiss two zero five eight, level one six four, climbing level two three zero.	
2058	ACC	43	Bonjour Swiss two zero five eight, identified, cleared ULMES - VADAR - MILPA - MEBAK. I call you back for higher.	
ACC	2058	50	ULMES - VADAR - MILPA - MEBAK, Swiss two zero five eight.	
ACC	1253	55	Geneva bonjour, KLM one two five three, descending to flight level two five zero, inbound DOMIL.	

Signature of  
person in charge:

31.MAR.2002

## 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>
1253	ACC	12:46:00	Bonjour KLM one two five three, identified, direct MILPA, MILPA seven Arrival.	
ACC	1253	12:46:04	Direct MILPA, for MILPA seven Arrival, KLM one two five three.	
10GM	ACC	09	Swiss one zero Golf Mike, contact Arrivals, one three one decimal three two, au revoir.	
ACC	10GM	13	Au revoir, bon après-midi, Swiss one zero Golf Mike.	
941	ACC	27	Topswiss neuf cent quarante et un, contactez Paris, cent trente-deux décimal soixante-sept, bonne journée.	no reply
<b>N99G</b>	<b>ACC</b>	<b>12:47:09</b>	<b>November three one nine nine Golf, contact Bern Approach on one two seven decimal three two, good-bye.</b>	
<b>ACC</b>	<b>N99G</b>	<b>16</b>	<b>Okay, I contact Bern Approach at...one one, heu what was the Approach XXXXX, one two seven three two ?</b>	probably: "again"
<b>N99G</b>	<b>ACC</b>	<b>23</b>	<b>Affirm, one two seven decimal three two.</b>	
<b>ACC</b>	<b>N99G</b>	<b>26</b>	<b>Oui, merci.</b>	

**Frequency 119.17 MHz: Geneva Delta**

<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>12:49:56</b>	<b>Genève Delta, Hotel Bravo November Charlie Romeo, good afternoon.</b>
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>12:50:02</b>	<b>Hotel Bravo Delta Charlie Romeo, confirm ?</b>
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>05</b>	<b>Hotel Bravo November Charlie Romeo, a VFR flight from Bâle to Avignon, a Charlie Mike one one, presently about ten miles south-west of Fribourg VOR, climbing to flight level one one five, squawking seven thousand.</b>
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>21</b>	<b>Roger November Charlie Romeo, ... squawk four five one two.</b>
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>28</b>	<b>Four five one two is coming down.</b>
<b>DEL</b>	<b>HKT</b>	<b>49</b>	<b>Geneva Delta, Hotel Kilo Tango, for flight level one five zero, Ecuwillens, please.</b>

Signature of  
person in charge:

31.MAR.2002

## 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>
HKT	DEL	58	Fox Kilo Tango, je vous écoute.	
DEL	HKT	12:51:00	Hotel Kilo Tango, for flight level one five zero, Ecuwillens, please.	
HKT	DEL	05	Roger, climb initially flight level one zero zero.	
DEL	HKT	07	One zero zero initially, Hotel Kilo Tango.	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>13</b>	<b>Hotel Bravo November Charlie Romeo, for information, you <u>climb</u> ... XXXXX the airspace Charlie without co-ordination, and you crossed an IFR traffic inbound Zurich.</b>	<b>"to" or "through"</b>
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>28</b>	<b>Hotel Charlie Romeo....., I'm now on one one five, is that not approved ?</b>	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>36</b>	<b>XXXXX, in Golf five, maximum flight level is one zero zero, ... heu without co-ordination..... From flight level one zero zero you have to, to co-ordinate to climb.</b>	<b>probably: "For your information"</b>
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>48</b>	<b>So I descend to one one zero, is that correct ?</b>	<b>no reply</b>
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>12:52:21</b>	<b>Heu, November Charlie Romeo, Geneva Delta ?</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>24</b>	<b>Genève Delta, go ahead.</b>	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>31</b>	<b>For information, Geneva Radar is proceeding for a.... incident report against... you.</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>40</b>	<b>I read you only weak, please say again, Hotel Charlie Romeo ?</b>	<b>no reply</b>
<b>??T</b>	<b>DEL</b>	<b>44</b>	<b>????? Tango stop climb flight level eight zero.</b>	<b>unreadable</b>
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>48</b>	<b>Nine zero, nine zero, niner zero, Hotel ??????, please confirm ?</b>	<b>Voice of HBNCR</b>
<b>HKT</b>	<b>DEL</b>	<b>53</b>	<b>Kilo Tango, <u>eight zero</u>, descend eight zero.</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>57</b>	<b>Eight zero will be difficult due to clouds, you can't approve nine five ?</b>	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>12:53:02</b>	<b>Negative, eight zero.</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>05</b>	<b>Roger, descending to eight zero.</b>	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>22</b>	<b>Now Charlie read out is niner zero. Confirm now in descent to eight zero ?</b>	

Signature of  
person in charge:

31.MAR.2002

**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>
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>26</b>	<b>Descending to eight zero, Charlie Romeo.</b>	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>12:53:40</b>	<b>And November Charlie Romeo, what is your routing..., now ?</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>44</b>	<b>Routing is direct from Fribourg .... XXXXX and then to Albertville.</b>	<b>must be Vevey (spelled Vivii)</b>
DEL	HKT	12:54:25	Hotel Kilo Tango is reaching one zero zero.	
HKT	DEL	29	Roger, maintain.	
DEL	HKT	30	Kilo Tango, maintaining one zero zero.	
HKT	DEL	12:55:06	Fox Kilo Tango, climb flight level one five zero.	
DEL	HKT	09	Hotel Kilo Tango, call you one minute before dropping one five zero. Thank you.	
HKT	DEL	14	Roger.	
3285	DEL	12:57:27	Hotel Bravo trente-deux huitante-cinq ....., Genève Delta ?	no reply

**Frequency 119.17 MHz: Geneva Delta, concerning HBNCR only**

<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>12:57:43</b>	<b>And November Charlie Romeo, report your routing after Vevey ?</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>47</b>	<b>XXXXX directly inbound Albertville.</b>	<b>must be Vevey (spelled Vivii)</b>
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>51</b>	<b>Roger.</b>	<b>DEL several times in contact with HBFKT</b>
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>13:01:55</b>	<b>November Charlie Romeo, confirm you are VFR ?</b>	
<b>DEL</b>	<b>HCR</b>	<b>58</b>	<b>Affirmative, this is a VFR flight, Hotel Charlie Romeo.</b>	
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>13:02:01</b>	<b>Roger.</b>	<b>DEL several times in contact with HBFKT</b>
<b>HCR</b>	<b>DEL</b>	<b>13:12:10</b>	<b>November Charlie Romeo, contact Aix Information, one two four decimal five, bye-bye.</b>	

Signature of  
person in charge:

31.MAR.2002

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	HCR	15	To Aix Information, say frequency again, please ?	
HCR	DEL	19	One two four decimal five.	
DEL	HCR	13:12:22	One two four decimal five, thank you, bye-bye.	
HCR	DEL	25	XXXXX.	Noise of microphone meaning "Roger"

Several telephone calls between DEL - INNR - INNC - and BER

INNR	DEL	12:48:19	Je t'écoute.	
DEL	INNR		Le sept mille à... Fribourg, tu connais ?	
INNR	DEL		Non, pas du tout.	
DEL	INNR		T'as vu, il y a le cent, pile en face, là, qui est avec la TMA de Berne.	
INNR	DEL		Oui, je vois ça. Tu poses la question au FIC...	
DEL	INNR		On va le dire à Berne, hein.	
INNR	DEL	12:48:28	Oui, d'accord.	
_____				
INNR	BER	12:48:50	Tower, XXXXX.	Name of the controller.
BER	INNR		Heu, you see in front of the November Golf Golf heu... there is a flight level one hundred, squawking Alfa seven thousand....	
INNR	BER		... Yea, oh, why ...	
BER	INNR		... in contact with nobody.	
INNR	BER		Ah that's, yea that was in contact with me, at niner five before. I will quickly give traffic information.	
BER	INNR		Okay.	
INNR	BER	12:49:06	Okay.	
_____				

Signature of person in charge:

31.MAR.2002

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>
DEL	INNC	12:49:39	Oui.	
INNC	DEL		Il n'est pas au FIC non plus, hein.	
DEL	INNC		Il n'est pas au FIC non plus ?	
INNC	DEL		Non plus.	
DEL	INNC	12:49:39	Merci, ciao.	
_____				
DEL	INNC	12:50:39	Oui.	
INNC	DEL		Oui alors, il semblerait qu'il vient de m'appeler.	
DEL	INNC		Okay.	
INNC	DEL		Il affiche quarante-cinq douze. C'est lui, il est chez moi, est-ce que tu veux que je j'lui dise quelque chose ? ..... Oui, c'est lui.	
DEL	INNC		Oui, tu lui diras qu'il est monté dans la classe C, sans permission.	
INNC	DEL		Oui, d'accord je lui dis. Tu, tu fais rien de spécial, toi ?	
DEL	INNC		Oui, je fais juste le login dans le LOG Book comme quoi il est monté, il est monté dans la classe C, là.	
INNC	DEL		D'accord, oui, merci.	
DEL	INNC	12:50:56	Okay.	
_____				

18/09/2003 / GED/sm  
\\libdoc\ops\libenq\02\atir

Signature of  
person in charge:

Belp-Airport, 11. April 2002

ZB/SO

**Transcript of Tape-Recordings of March 31, 2002 (No. of pages 3 )**

Subject	AIRPROX HBNCR/N3199G	
Abbreviations and Callsigns	NCR	= HBNCR
	TWR	= Berne Tower
	99G	= N3199G
	APP	= Berne Approach
	878	= N20878
Frequency	121.025 MHz	= Berne Tower
	127.325 MHz	= Berne Approach
Time	UTC in Hours, Minutes and Seconds	

The signer certifies the completeness and correctness of the present transcript.

**skyguide**  
Air Navigation Services Bern-Belp

Peter Sommer, Head TWR/APP Bern



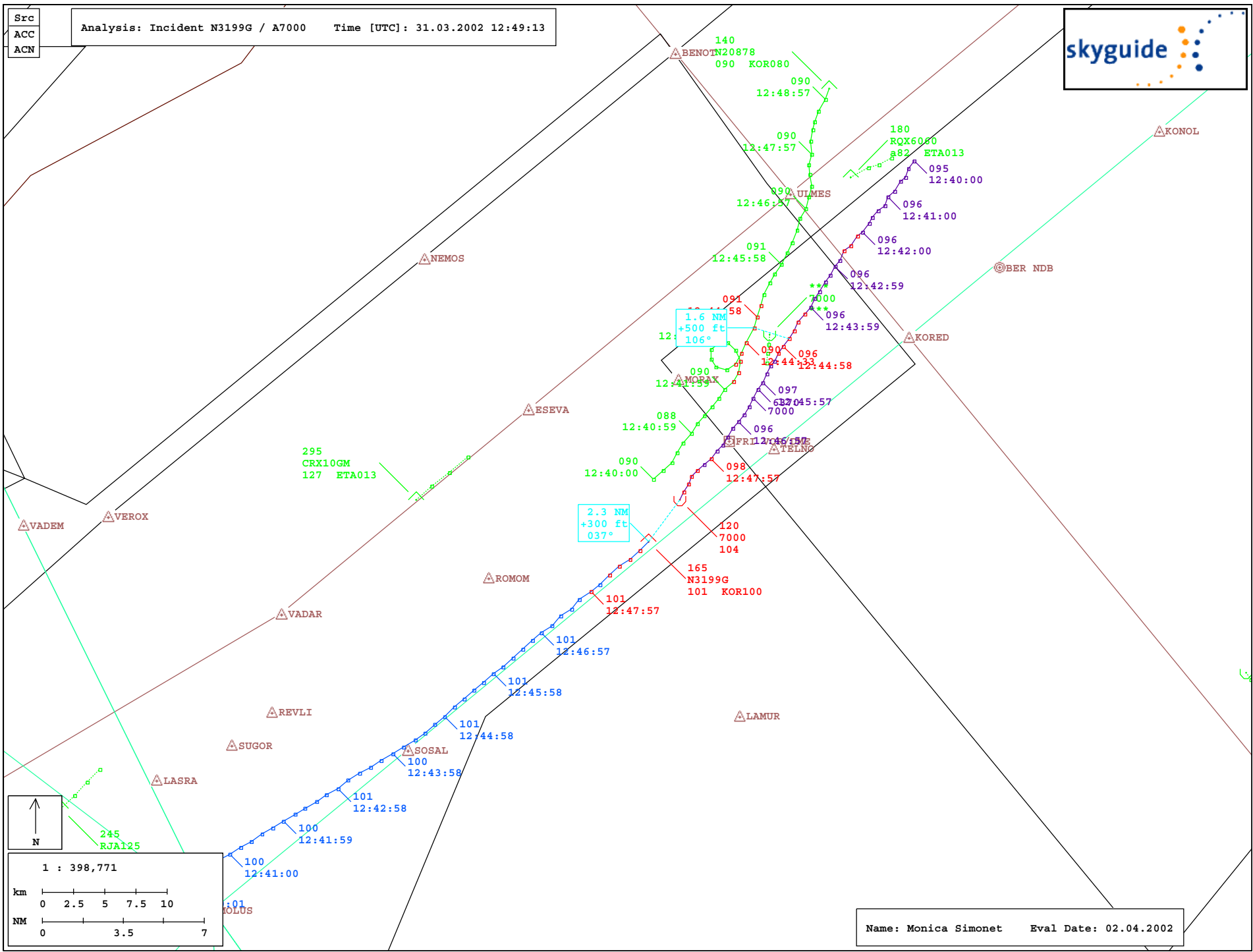
To	From	Time	Communications	Observation
TWR	NCR	12:30:58	Berne Tower good afternoon HBNCR	
NCR	TWR		HCR go ahead	
TWR	NCR		HCR CM11 VFR from Bâle to Avignon, abeam Grenchen	
			Request to cross your CTR in FL 95, climbing presently	
			From 7000 inbound Fribourg VOR	
NCR	TWR	12:31:24	HCR squawk 6370, cross CTR at FL 95	
TWR	NCR		6370 is coming down, crossing at 95 inbound	
			Fribourg VOR HCR	
NCR	TWR	12:32:16	HCR contact Departure 127,32	
TWR	NCR		to Departure 127,32	
APP	NCR	12:32:36	Berne Departure, good afternoon HBNCR on your frequency	
NCR	APP		HBNCR roger squawk 637... are you already squawking 6370	
			Confirm?	
APP	NCR		squawking presently 6370 HCR	
NCR	APP		CR identified, crossing approved	
APP	NCR		Thank you	
NCR	APP	12:42:14	HCR look out for IFR traffic about 11 o'clock range 6 miles	
			FL 90 north east bound	
APP	NCR		thank you, looking out	
878	APP		N878 VFR traffic coming at your 1 o'clock range 6 miles	
			FL96 south west bound	
APP	878		o.k. we are also FL90 and we're circling to 020 we have	
			Negative aircraft	
878	APP		yeah, the traffic is at level 97	
NCR	APP	12:45:51	HCR squawk 7000 you may leave good bye	
APP	NCR		squawking 7000 leave your frequency, thank you, bye bye	
APP	99G	12:48:05	Good afternoon Berne, this is N3199G at FL 100 and we're	
			Direct to KORED	
99G	APP		N99G roger proceed via KORED FL100, call you back shortly	
APP	99G		okay	
99G	APP		N99G could you accept FL140 as enroute level?	
APP	99G		That's a little bit high for me, eh is 120 okay?	
99G	APP		äh, that's not available to cross the Zurich area, so I have	
			requested level 140 on the strip, so confirm you are happy	
			at this level	
APP	99G		yes Sir, happy at this level	
99G	APP		okay, maintain	
99G	APP	12:49:08	N99G look out for unknown VFR traffic climbing through your	
			level 1 mile ahead, 103 showing on the radar	
APP	99G		okay 99G looking (...)	
99G	APP		The traffic about 11 o'clock half a mile FL104 and apparently	
			in climb	
APP	99G	12:49:30	Thank you, oh yeah, I see him now	
99G	APP		okay	

<u>To</u>	<u>From</u>	<u>Time</u>	<u>Communications</u>	<u>Observation</u>
99G	APP	12:52:35	N99G proceed present position direct to WIL VOR	
APP	99G		äh, 99G direct WIL	
99G	APP	12:53:25	N99G after WIL proceed to GOSAL intersection, that's Golf Oscar Sierra Alpha Lima	
APP	99G		okay, after WIL direct to ...ehh... Golf Oscar Sierra Alpha Lima	
99G	APP		correct	
APP	99G		Thanks	
99G	APP		N3199G contact Zurich Departure 125,95, good bye	
APP	99G		okay, thank's a lot, 125,95 99G, au revoir	
99G	APP		au revoir	

- END -

Src  
ACC  
ACN

Analysis: Incident N3199G / A7000 Time [UTC]: 31.03.2002 12:49:13



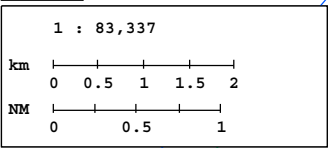
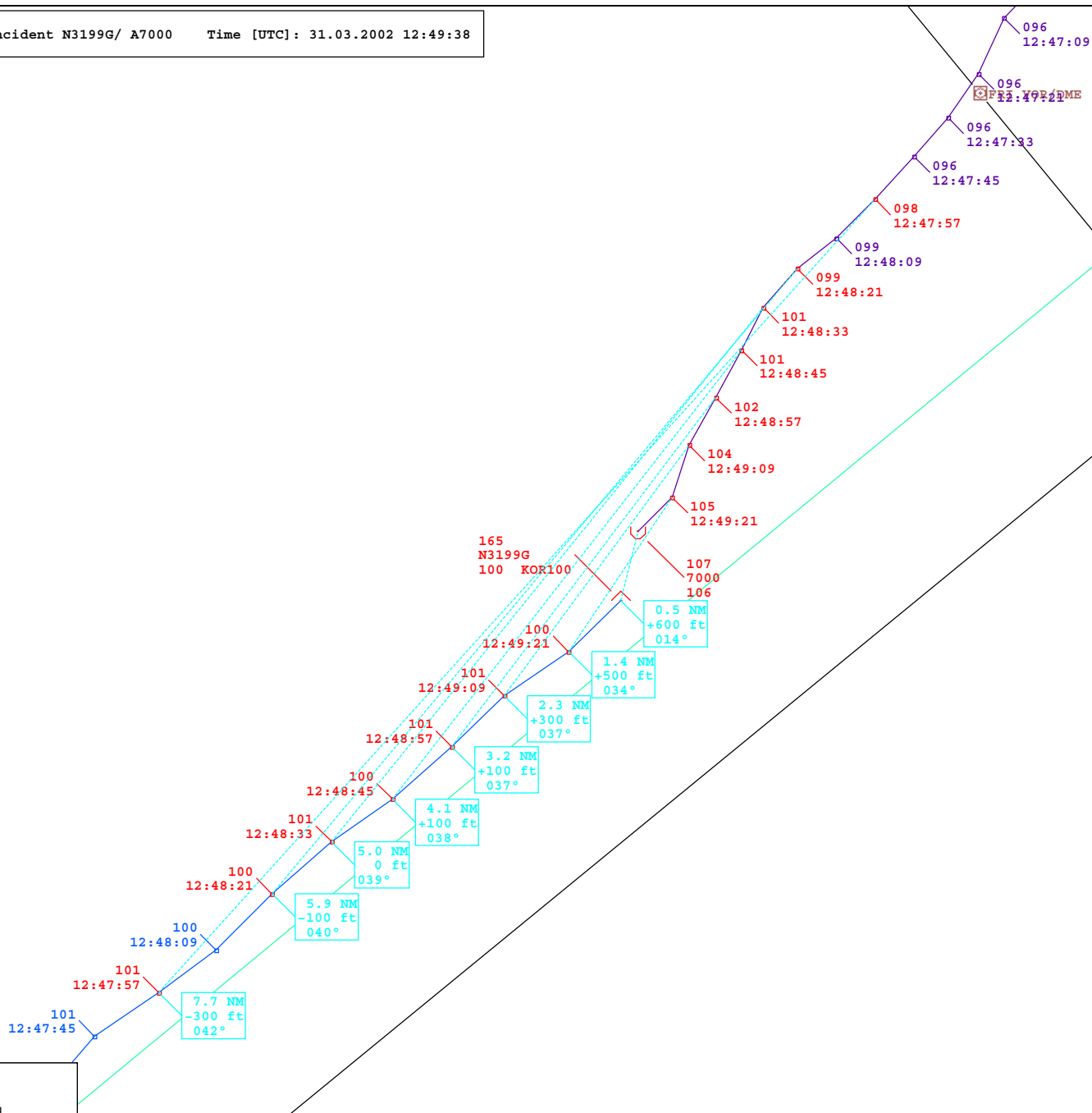
Name: Monica Simonet Eval Date: 02.04.2002

Src  
ACC  
ACN

Analysis: Incident N3199G/ A7000 Time [UTC]: 31.03.2002 12:49:38



TELNO



Name: Monica Simonet Eval Date: 02.04.2002