

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication N° 1859

Rapport final du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'incident (Airprox)

entre AZA622 et NTL6300

du 2 mars 2002

18 NM NNW Aoste

RAPPORT FINAL

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)

AIRPROX (PRESQUE COLLISION)

Ce rapport sert uniquement à la prévention des accidents. L'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances de l'accident ou de l'incident grave (art. 24 de la loi fédérale sur l'aviation). En raison de la protection des données, le masculin générique est utilisé pour désigner les deux sexes.

LIEU/DATE/HEURE 18 Nm NNW AOSTA, 2 mars 2002, 1030 UTC

AERONEFS
AZA622, MD11, Boeing, I-DUPE, Alitalia
Milan Malpensa à Los Angeles

NTL6300, B737, Boeing, TC-ANH, Air Anatolia
Amsterdam à Antalya

SERVICE ATS Centre de contrôle régional (ACC)

CONTRÔLEUR MOLUS3 Radariste
Planning

ESPACE AERIEN C

DEROULEMENT

Samedi 2 mars 2002 à 10h17 46 UTC, un avion du type B737-400 de la compagnie Anatolia, NTL6300, vol commercial d'Amsterdam à Antalia, appelle sur la fréquence 126.05 MHz du secteur MOLUS3 au niveau de vol 290. Le contrôleur radariste l'identifie et environ quatre minutes plus tard, l'autorise directement vers le radiophare SARONNO.

En sens opposé, un avion du type MD11 de la compagnie Alitalia, AZA622, vol commercial de Milan Malpensa à Los Angeles, appelle sur la fréquence 126.05 MHz en montée vers le niveau de vol 260. Le contrôleur radariste l'identifie et l'autorise vers le niveau de vol 280. Un peu plus tard, il informe le pilote qu'il pourra continuer sa montée dans une minute et lui signale qu'il va croiser un trafic opposé, 1000 pieds au-dessus de lui, de gauche à droite, actuellement se trouvant à une distance de 7 Nm, direction 11h.

A 10h28 06, le pilote du vol NTL6300 annonce qu'il vient de croiser un trafic derrière lui, 500 mètres sur sa gauche. Le contrôleur radariste lui répond qu'il pense que c'est une erreur du radar mode C car l'avion avait été autorisé au niveau de vol 280.

Le vol AZA622 est autorisé à monter au niveau de vol 300. Le pilote annonce qu'une minute plus tôt, son TCAS (Système anticollision embarqué) a émis un RA (Avis de résolution) et qu'il a croisé un trafic sur sa gauche. Le contrôleur radariste lui rappelle qu'il avait été autorisé au niveau de vol 280 et demande au pilote s'il a dépassé ce niveau. Le pilote du vol AZA622 répond qu'il passe actuellement le niveau de vol 285 et qu'il avait suivi les instructions de son TCAS "climb" et ensuite "descend". Le contrôleur radariste demande au pilote de confirmer qu'il a continué sa montée suite à un RA de son TCAS malgré qu'il lui avait signalé un trafic 1000 pieds plus haut. Le pilote répond « oui », qu'à ce moment là, il n'avait pas vu le trafic, mais seulement le RA de son TCAS.

Le pilote du vol NTL6300 annonce qu'il va déposer un rapport.

Le contrôleur radariste annonce au pilote du vol AZA622 qu'il va déposer un rapport et lui demande de changer de fréquence sur 132.315 MHz.

A 10h31 05, le contrôleur radariste informe le pilote du vol NTL6300 qu'il va faire un rapport et lui demande d'appeler Milan sur la fréquence 127.45 MHz.

FAITS ETABLIS

- L'incident s'est déroulé à 18 Nm NNW de AOSTA, en espace de classe C, au niveau de vol 285, dans la zone de juridiction de l'ACC (Area Control Center) de Genève.
- Les règles de vol aux instruments étaient appliquées.
- Au moment de l'incident, les vols AZA622 et NTL6300 étaient en contact et sous contrôle radar avec le secteur MOLUS3 sur la fréquence 126.05 MHz.
- La route du vol AZA622 était AOSTA-MOLUS-DJL.
- La route du vol NTL6300 MOROK-GVA-SRN.
- Le contrôleur radariste ainsi que le contrôleur planning étaient en possession d'une licence valable.
- Les communications radio entre les pilotes des vols AZA622, NTL6300 et le contrôleur radariste étaient en anglais.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT - 1 heure)

- Le MD11 du vol AZA622 ainsi que B737 du vol NTL6300 étaient équipés d'un TCAS II version 7.
- Les conditions de vol étaient VMC (Visual Meteorological Conditions).
- A 10h27 47, la séparation entre les deux avions était de 900 pieds à une distance de 3,9Nm et le STCA (Short Time Conflict Alert) du secteur MOLUS3 n'a pas indiqué au contrôleur radariste une alerte de proximité.
- A 10h27 59, le vol AZA atteint le niveau de vol 285.
- A 10h27 59, le vol AZA622 et le vol NTL6300 se sont croisés à 18 Nm NNW de AOSTA avec une séparation minimale de 500 pieds, à 1 Nm avec une vitesse de rapprochement de 753 KT.
- A 10h27 59, le STCA du secteur MOLUS3 a indiqué au contrôleur radariste une alerte de proximité.
- Le TCAS de NTL6300 a émis un TA (avis de circulation) « TRAFFIC, TRAFFIC », suivi d'un RA (avis de résolution) « CLIMB, CLIMB».
- Le pilote du vol NTL6300 avait le vol AZA622 en vue et n'a pas suivi les instructions de son TCAS.
- A 10h28 23, le vol AZA622 était au niveau de vol 278.
- 5 membres d'équipages étaient présents dans le cockpit du MD11 AZA622. Les 4 pilotes formant l'équipage standard pour cette rotation, auxquels s'ajoutait un pilote examinateur prenant le contrôle en ligne annuel du pilote assis en place gauche – chez Alitalia, la totalité de l'équipage technique doit obligatoirement prendre place dans le cockpit jusqu'à l'altitude de 10'000 pieds au moins, de préférence jusqu'à l'atteinte du premier niveau de croisière.
- L'analyse des différents documents et enregistrements démontre que l'incident s'est déroulé selon la séquence suivante :

- 10h27 :20	Information de trafic à AZA622 par le contrôleur radariste.
22	Début de l'augmentation « anormale » du taux de montée.
29	Avis de circulation (TA) avec alarme vocale « TRAFFIC, TRAFFIC ».
33	Fin de l'augmentation « anormal du taux de montée ».
38	Avis de résolution correctif (RA) avec alarme vocale « ADJUST VERTICAL SPEED, ADJUST ».
43	Désengagement du pilote automatique.
54	Avis de résolution correctif (RA) avec alarme vocale « DESCEND, DESCEND ».
59	Point de convergence maximum.
10h28 :08	Annonce de fin de conflit « CLEAR OF CONFLICT ».
27	Engagement du pilote automatique.
- Selon l'enregistrement des données TCAS fourni par la compagnie aérienne Alitalia, un avis de résolution correctif (RA) avec alarme vocale « ADJUST VERTICAL SPEED, ADJUST » a été émis.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT - 1 heure)

- Selon le rapport de l'équipage du vol AZA622, les 5 personnes présentes dans le cockpit ont entendu l'avis TA « TRAFFIC, TRAFFIC » suivi de l'avis RA « DESCEND, DESCEND ». Seul, le pilote en fonction a entendu « CLIMB, CLIMB » et a agi en conséquence.
- L'analyse des données de l'enregistrement du TCAS du vol AZA622 a permis d'établir les faits suivants :
- Malgré l'information du contrôleur radariste d'un trafic évoluant 1000 pieds plus haut, le taux de montée du MD11 n'a pas été réduit ; au contraire, il a augmenté de 1184 pieds/minutes à 1688 pieds/minutes en l'espace de 12 secondes. Le pilote automatique a été désengagé, le niveau de vol 280 franchi et le taux de montée a atteint pendant cette manœuvre le valeur maximale de 2872 pieds/minute.
- Le vol AZA622 est monté jusqu'au niveau de vol 285 et suite à l'avis de résolution RA « DESCEND, DESCEND » est redescendu au niveau de vol 278.

Météo: Genève 10h20

Vent: 070° 2KT

Visibilité: 10 KM

Couverture nuageuse: peu 500 ft, fragmenté 3000 ft, couvert 9000 ft

Température: + 03°C

QNH 1011 hPa

NOSIG (pas de changement significatif).

Vents en altitude: FL 300 230° 105 kt.

ANALYSE

Aspects relatifs au contrôle aérien

Samedi 2 mars 2002 à 10h17 46, le pilote du vol NTL6300 à destination d'Antalya s'annonce sur la fréquence 126.05 MHz du secteur MOLUS3 au niveau de vol 290. Le contrôleur radariste l'identifie et quatre minutes plus tard, l'autorise à faire route directement sur le radiophare SARONNO.

A 10h25 43, en sens opposé, le pilote du vol AZA622 à destination de Los Angeles, appelle sur la fréquence 126.05 MHz, en montée vers le niveau de vol 260. Le contrôleur radariste l'identifie et l'autorise à monter vers le niveau de vol 280.

A 10h27 20, afin d'informer le pilote du vol AZA622 qu'il recevra dans quelques secondes un niveau supérieur, le contrôleur radariste lui signale le trafic opposé, le vol NTL6300 au niveau de vol 290, de gauche à droite, se trouvant à une distance de 7 Nm, direction 11 heures.

A 10h27 47, les vols AZA622 et NTL6300 étaient distancés de 900 pieds et de 3,9 Nm, c'est à dire de valeurs inférieures aux minima de séparations requis; le STCA du secteur MOLUS3 n'avait pas encore alerté le contrôleur radariste.

A 10h27 59, 12 secondes plus tard, le STCA signale pour la première fois au contrôleur radariste une alerte de proximité. Effectivement, les deux avions se sont croisés à cet instant avec une séparation verticale de 500 pieds, à une distance de 1 Nm. Compte tenu de la rapidité de l'événement, l'alarme STCA n'a averti le contrôleur radariste que très tardivement.

A 10h28 06, le pilote du vol NTL6300 se plaint qu'un trafic passe derrière lui, 500 mètres sur sa gauche.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT - 1 heure)

A 10h28 16, le contrôleur radariste lui répond qu'à son avis, l'alarme provient d'une erreur du mode C du radar, car l'avion qu'il vient de croiser était autorisé seulement au niveau de vol 280.

A 10h28 23, le vol AZA622 était au niveau de vol 278.

A 10h28 28, le vol AZA622 est autorisé à continuer sa montée vers le niveau de vol 300. C'est à ce moment là que son pilote se plaint d'avoir croisé un trafic sur sa gauche et que son TCAS a émis un RA. « *We had a resolution advisory, Alitalia six two two, one minute ago, on the left traffic.* » Le contrôleur radariste lui rappelle qu'il avait été autorisé seulement au niveau de vol 280 et lui demande s'il est monté plus haut que ce niveau. Le pilote répond qu'il avait suivi les instructions de son TCAS : « *We had a resolution advisory at... red, and for climb, immediately, for us, and after to descend. I leave heu, I left two eight zero initially, until at two eight five I see in Victor Mike the other traffic coming on opposite direction, and I leave the..., the altitude to, to, to go down* ». Il confirme, donc, qu'il est monté jusqu'au niveau de vol 285, qu'il était en VMC, qu'il a vu le trafic opposé et qu'il est redescendu.

A 10h29 25, le pilote du vol NTL6300 informe le contrôleur qu'il va déposer un rapport.

A 10h30 35, le contrôleur radariste informe le pilote du vol AZA622 qu'il va faire un rapport et lui demande de contacter Genève sur la fréquence 132.315 Mhz.

A 10h31 05, le contrôleur radariste informe le pilote du vol NTL6300 qu'un rapport sur l'incident sera fait et lui demande d'appeler Milan sur la fréquence 127.45 MHz.

Aspects opérationnels relatifs à la conduite des avions

Le conflit s'est déroulé à l'occasion du croisement géographiquement serré de deux appareils dont la séparation verticale était prévue à 1000 pieds. Malgré une information de trafic émise à l'attention des pilotes italiens, l'incident Airprox (presque collision) est survenu et dès lors la question du bon fonctionnement des systèmes anticollision embarqué s'est posée; c'est là la raison première qui a justifié l'analyse de l'enregistrement TCAS du MD11 en intégrant ses données dans les autres sources d'informations disponibles qui lui sont complémentaires. L'étude a visé ensuite à déterminer et à examiner les éléments qui ont conduits et contribué au développement de l'incident: influences des différents types de visualisations et des alarmes TCAS, particularités des procédures d'évitement de trafic.

Les données de l'enregistrement TCAS ont été traitées de manière "directes" en ce qui concerne les paramètres de vol (altitudes pressions, vitesses, taux de montée/descente, etc.), les avis de résolutions et les états d'engagement des pilotes automatiques. En réunissant certaines de ces données avec celles provenant d'autres sources d'information, il a été possible d'établir les deux graphiques "TA/RA horizontal tau" et "TA/RA vertical tau" pour la durée correspondant à la phase critique du conflit, ainsi que de déterminer le point de convergence maximum.

L'analyse des résultats a permis d'abord de déceler l'augmentation anormale du taux de montée de l'appareil italien et d'en donner une explication plausible. En l'utilisant avec les autres données disponibles, on a pu déterminer le moment auquel a été émis l'avis de circulation (TA) et ainsi l'intégrer dans l'enchaînement causal qui a mené à la "presque collision". Les renseignements concernant les avis de résolution ont été traité de la même manière et ont permis de vérifier la logique d'anti-abordage élaborée lors de la coordination des deux systèmes anticollision embarqués.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT - 1 heure)

Une approche systémique des visualisations et alarmes vocales TCAS a montré que l'ergonomie du MD11 à ce niveau n'est pas optimale: la manière dont les informations sont transmises aux pilotes peut conduire à des interprétations erronées; la dissociation des informations visuelles ralentit tous les processus de transfert d'informations. Quant aux procédures d'évitement de trafic, elles ne traitent pour les deux compagnies mises en cause que de l'aspect général de l'anticollision, sans être adaptées aux spécificités de l'instrumentation TCAS. Elles définissent mal les tâches des pilotes PF et PNF pour chaque type d'avis de trafics et de résolutions. Au niveau plus général de la compatibilité des systèmes anticollision embarqués avec le contrôle aérien, on relève que les pilotes automatiques ne sont pas adaptés à la logique CAS. Par conséquent, si les équipages cockpit ne veillent pas à réduire les taux de montée/descente dans les derniers 1000 pieds séparant un niveau de vol autorisé, dans des configurations de trafics rapprochés les systèmes anticollision embarqués ne distinguent pas une acquisition de niveau normale d'une situation de conflit potentiellement élevée.

La confrontation des rapports des équipages de conduite aux résultats de l'analyse du traitement des données fait ressortir que la presque collision a été causée par un comportement erroné des pilotes face aux alarmes TCAS: des procédures d'évitement de trafic non élaborées autour d'une systématique de coordination des équipages cockpit ont conduit à une situation de confusion entraînant de mauvaises interprétations et le non respect des avis de résolution.

CAUSE

L'incident est dû au comportement erroné de l'équipage du vol AZA622 et du manque de réaction de l'équipage du vol NTL6300 face à leurs alarmes TCAS respectives.

Berne, le 18 juillet 2005

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

Ce rapport sert uniquement à la prévention des accidents. L'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances de l'accident ou de l'incident grave (art. 24 de la loi fédérale sur l'aviation). En raison de la protection des données, le masculin générique est utilisé pour désigner les deux sexes.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT - 1 heure)

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

Investigation into the **incident** that occurred on **2 March 2002**

- Subject of transcript: **Alitalia 622**
- Centre concerned: Geneva
- Designation of unit: ACC
- Frequency: 126.05 MHz
- Date and period covered by attached extract: 2 March 2002
10:17 - 10:31 UTC
- Date of transcript: 13 March 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, 13 March 2002

M. Simonet



Abbreviations

ACC - Geneva Area Control Centre

6300	-	Anatolia 6300	B734	IFR flight	EHAM	-	LTAI
681	-	Crossair 681	SB20	IFR flight	LEBL	-	LFSB
CFC	-	CSDFC	F2TH	IFR flight	EHRD	-	LFMD
1115	-	Air France 1115	A320	IFR flight	LIMC	-	LFPG
704	-	Tunisair 704	A319	IFR flight	DTTJ	-	LSGG
67L	-	Shamrock 67L	B735	IFR flight	EIDW	-	LIML
201	-	Littoral 201 XH	CRJ1	IFR flight	LFMN	-	LFST
4512	-	Iberia 4512	A320	IFR flight	LEBL	-	EDDF
2501	-	Eurofly 2501	B763	IFR flight	MUHA	-	LIMC
622	-	Alitalia 622	MD11	IFR flight	LIMC	-	KLAX

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>
<u>Frequency 126.05 MHz: Geneva Area Control Centre, Sector MOLUS 3</u>				
ACC	6300	10:17:46	<i>Geneva bonjour, Anatolia six three double zero, maintain two niner zero, proceeding XXXXX.</i>	<i>probably: "Geneva"</i>
6300	ACC	53	<i>Bonjour heu six three zero zero, identified.</i>	
ACC	6300	58	<i>XXXXX.</i>	<i>probably: "Merci"</i>
681	ACC	59	Crossair six eight one descend now to flight level two seven zero.	
ACC	681	10:18:03	Two seven zero, Crossair six eight one.	
681	ACC	05	Roger, for lower contact Geneva, one two eight niner, good day.	
ACC	681	09	One two eight niner, good day.	
CFC	ACC	34	Charlie Fox Charlie continue descent to flight level two nine zero.	
ACC	CFC	39	Descend to flight level two ????? zero, Charlie Foxtrot Charlie.	unreadable
CFC	ACC	42	Roger, be at two nine zero latest VEVAR.	
ACC	CFC	46	Heu to be level at... two nine zero, VEVAR.	
ACC	1115	53	Genève bonjour, Air France onze quinze.	
1115	ACC	57	Bonjour Air France onze quinze, identifié, montez au niveau trois cents, initial.	
ACC	1115	10:19:03	Montons vers le niveau trois cents, trois zéro zéro, Air France onze quinze.	
704	ACC	13	Tunisair sept cent quatre, vous appelez Genève, cent vingt-cinq cinquante-cinq, au revoir.	
ACC	704	18	Vingt-cinq cinquante-cinq, au revoir.	
1115	ACC	53	Air France onze quinze réautorisé niveau trois cent trente.	
ACC	1115	58	Autorisé trois trente, trois trois zéro, Air France onze quinze.	
67L	ACC	10:20:26	Shamrock six seven Lima contact Milan, one two five two seven, good day.	
ACC	67L	10:20:32	One two five two seven, Shamrock six seven Lima, good day.	

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>
ACC	201	56	Radar bonjour, Littoral deux cent un X-ray Hotel, approchant le deux huit zéro, vers MOLUS.	
201	ACC	12:21:01	Bonjour Littoral X-ray Hotel, maintenez l'niveau deux cent quatre-vingts en atteignant.	
ACC	201	06	On maintient deux huit zéro atteignant, X-ray Hotel.	
ACC	4512	09	Control, Iberia four five one two, good morning.	
4512	ACC	12	Bonjour Iberia four five one two, identified. Proceed IRMAR ... - KINES - DITON, level three... zero zero, three hundred.	
ACC	4512	22	IRMAR - KINES - DITON, Iberia four five one two.	
CFC	ACC	36	Charlie Fox Charlie contact... Marseilles, one two five six five, good day.	
ACC	CFC	41	Marseilles, one two five six five, Charlie Fox Charlie, au revoir.	
6300	ACC	47	<i>Anatolia six three zero zero proceed now to Saronno, direct.</i>	
ACC	6300	51	<i>Direct to Saronno, Anatolia six three zero zero.</i>	
1115	ACC	10:22:12	Air France onze quinze réautorisé niveau trois cents initialement. Heu j'vous rappelle pour plus haut.	
???	???	18	XXXXX.	noise of microphone
ACC	1115	20	Okay, nous maintenons trois cents heu initial, Air France onze quinze.	
1115	ACC	54	Air France onze quinze maintenant réautorisé niveau trois cent vingt, qui sera votre niveau final.	
ACC	1115	10:23:01	Eh bien nous montons vers trois vingt, niveau final, Air France onze quinze.	another controller takes over from here
1115	ACC	10:24:19	Air France onze quinze contactez Genève, cent vingt-quatre zéro trois.	
ACC	1115	23	Genève, cent vingt-quatre zéro trois, Air France onze quinze, au revoir Monsieur.	
ACC	2501	10:24:30	Genève Control, Eurofly two five zero one.	
2501	ACC	35	Siriofly two five zero one bonjour, identified, cleared direct to... Torino, level two seven zero.	

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>
ACC	2501	41	Eurofly two five zero one direct Torino, two seven zero.	
ACC	2501	10:25:24	Eh, Eurofly two five zero one..., ready for descent any time.	
2501	ACC	30	Siriofly two five zero one, stand by short.	
ACC	2501	34	Stand by.	
ACC	622	43	Genève, Alitalia six two two bonjour, climbing level two six zero.	
622	ACC	47	Bonjour Alitalia six two two, identified, climb level two eight zero.	
ACC	622	50	Up to level two eight zero, Alitalia six two two, merci.	
4512	ACC	10:26:06	Iberia four five one two cleared direct to BERSU.	
ACC	4512	12	Say again for Iberia four five one two ?	
4512	ACC	15	Heu disregard, you're on the turn to DITON now, confirm ?	
ACC	4512	18	Affirmative, you said KINES - DITON.	
4512	ACC	20	Roger, proceed to DITON.	
ACC	4512	23	Direct DITON, Iberia four five one two, thank you.	
2501	ACC	50	Siriofly two five zero one for descent contact Milano, one two five two seven.	
ACC	2501	55	One two five two seven, thank you, good day Sir.	
2501	ACC	57	Bye-bye.	
622	ACC	10:27:20	Alitalia six two two higher for you in one minute, your crossing traffic one thousand feet above, from left to right, ... seven miles, at your eleven o'clock.	
ACC	622	29	Alitalia six two two thank you very much.	
ACC	6300	10:28:00	XXXXX, Anatolia six three zero zero.	<i>probably: "Genève"</i>
6300	ACC	04	Anatolia six three zero zero, go ahead.	
ACC	6300	06	As you know, this time... traffic is pa..., passing behind... heu..., heu... five hundred meters, ... near ?????, left side.	<i>unreadable</i>

Signature of
person in charge:



TRANSCRIPT SHEET

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
6300	ACC	16	<i>Heu yes, I believe it's just a mode C error. The aircraft was cleared to two eight zero.</i>	
ACC	6300	22	<i>Roger, heu climbing at two eighty-five, and crossing on our left side, Alitalia.</i>	
622	ACC	28	Alitalia six two two climb now level three zero zero.	
ACC	622	31	Up... level three zero zero.	
ACC	622	36	We had a resolution advisory, Alitalia six two two, one minute ago, on the left traffic.	
622	ACC	42	Yes, you were cleared to level two eight zero, and... did you burst your level ?	
ACC	622	49	We are passing now two eight five. ... We left... the level to... follow the advisory.	
622	ACC	57	Yes, you were cleared level two eight zero, prior to that advisory, confirm ?	
ACC	???	10:29:08	?????	noise, unreadable
ACC	6300	12	<i>Heu Alitalia passed XXXXX ... us, Anatolia said that..., passed us at two eighty-five, heu, heu, before, one minute ago.</i>	could be: "until"
6300	ACC	22	<i>Yea, okay, heu, we'll check into that, thank you.</i>	
ACC	6300	25	<i>Yes..., very near, for your information I'll make a report.</i>	
6300	ACC	31	Yes, yes.	
ACC	622	33	Control, Alitalia six two two ?	
622	ACC	34	Go ahead, six two two.	
ACC	622	10:29:36	We had a resolution advisory at... red, and for climb, immediately, for us, and after to descend. I leave heu, I left two eight zero initially, until at two eight five I <u>see</u> in Viktor Mike the other traffic coming on opposite direction, and I leave the..., the altitude to, to, to go down.	pilot spells "opposite" with an Italian accent
622	ACC	10:30:04	Okay, I understand that you climbed <u>because</u> of the traffic resolution alert. Is that correct ?	
ACC	622	10	Correct Sir.	

Signature of
person in charge:



TRANSCRIPT SHEET

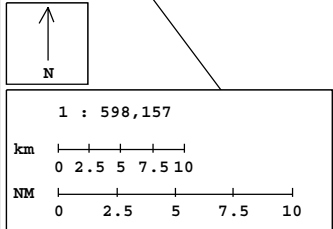
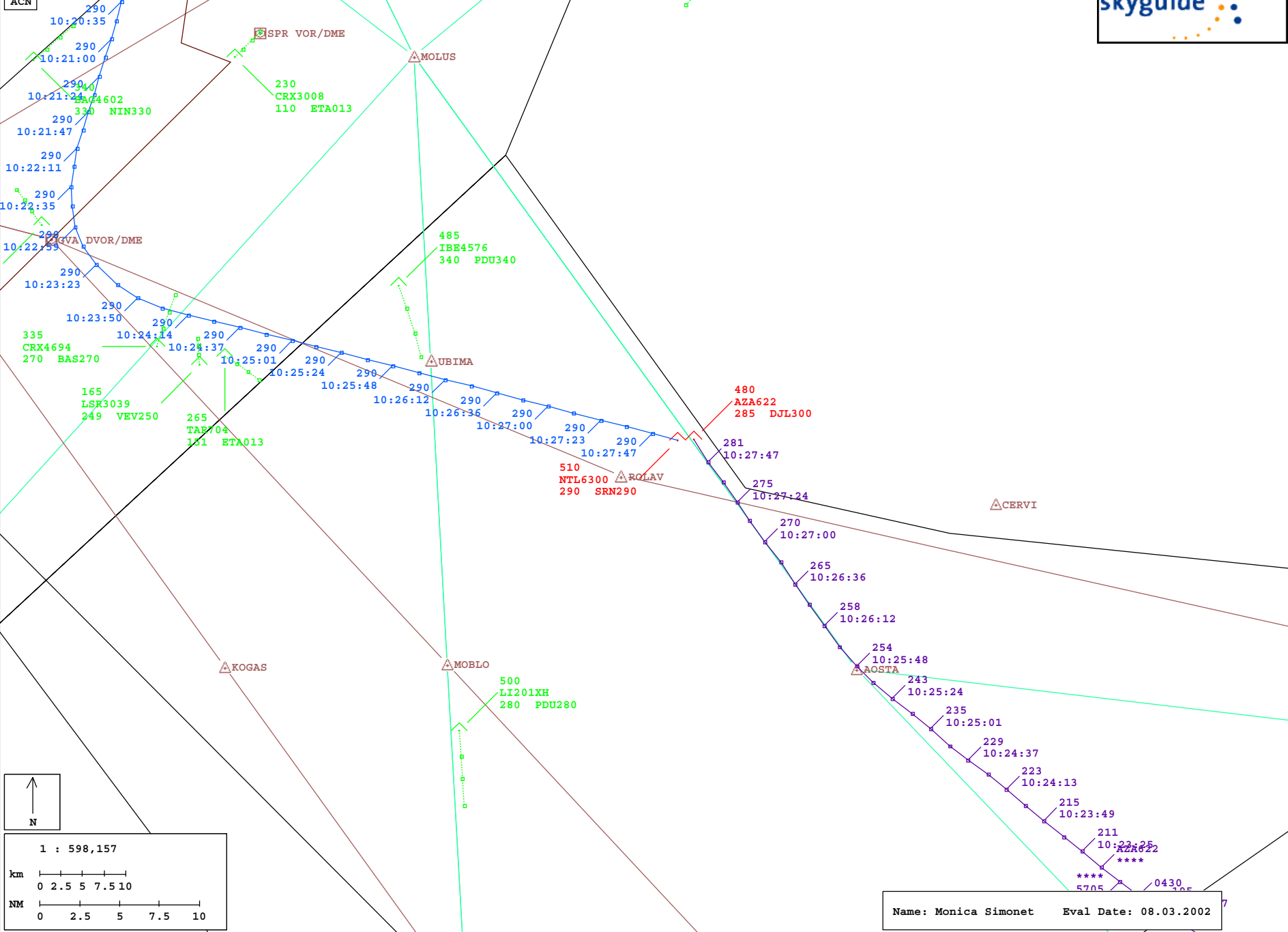
<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
622	ACC	11	Okay, just prior to that you were to, you were not to two eight zero. I was advising you: eleven o'clock traffic one thousand feet above, and you were to climb shortly after that. Did you copy that ?	
ACC	622	23	Yes, but I'd not see before the heu the traffic heu, heu coming in the opposite direction; and I see only the resolution advisory, before.	pilot spells "opposite" with an Italian accent
622	ACC	35	Okay, in any case, we will file a report on that... situation.	
ACC	622	41	Okay.	
622	ACC	53	And Alitalia six two two continue with Geneva, one three two three one five.	
ACC	622	58	One three two three one five, confirm ?	
622	ACC	10:31:01	Affirm.	
ACC	622	02	Bye.	
6300	ACC	05	<i>Anatolia six three zero zero, check that a report will be made. You can contact... Milano, one two seven four five.</i>	
ACC	6300	13	<i>One two seven four five, Anatolia six three double zero. Confirm..., I think the aircraft, Ali., Alitalia six two two ?</i>	
6300	ACC	22	<i>That is correct.</i>	
ACC	6300	23	<i>Thank you.</i>	
ACC	6300	27	<i>Say again frequency one two seven four five ?</i>	
6300	ACC	10:31:29	<i>Affirm, with Milan.</i>	
ACC	6300	30	<i>Yea.</i>	





Src
ACC
ACN

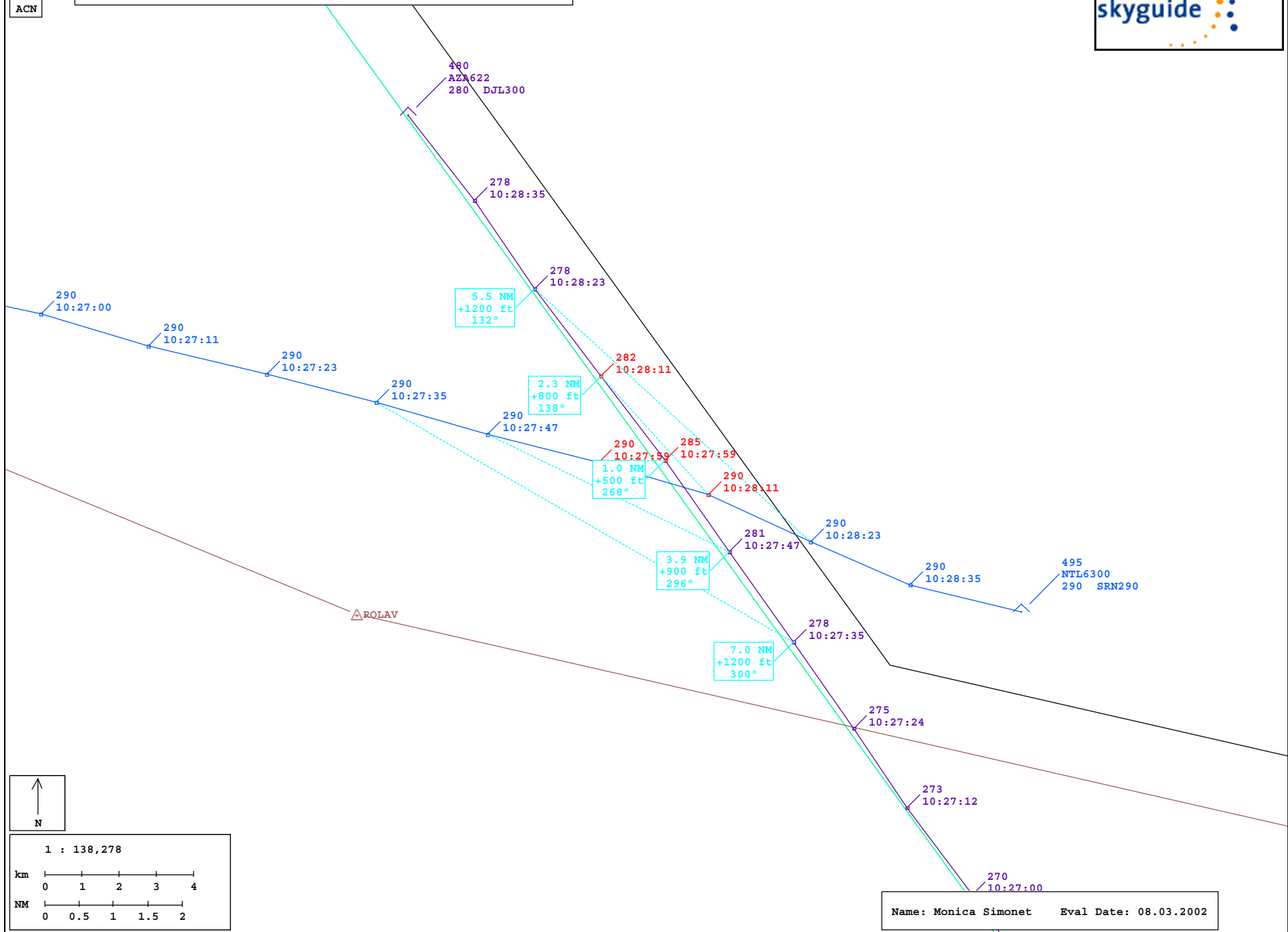
1 Analysis: AIRPROX AZA622/NTL6300. Time [UTC]: 02.03.2002 10:28:01



Name: Monica Simonet Eval Date: 08.03.2002

Src
ACC
ACN

Analysis: AIRPROX AZA622/NTL6300. Time [UTC]: 02.03.2002 10:28:50



Name: Monica Simonet Eval Date: 08.03.2002