



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Büro für Flugunfalluntersuchungen  
Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation  
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici  
Uffizi d'investigaziun per accidents d'aviatica

Aircraft accident investigation bureau

# **Rapport final No 1888 du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation**

**concernant l'incident (Airprox)**

entre AZA327 et VBA1067

du 19 juillet 2004

MEDAM, 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'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	MEDAM, Genève, 19.07.2004, 17.28 UTC
AERONEFS	AZA 327, McDonnell Douglas MD82, I-DAWG, Alitalia Paris Charles De Gaulle - Rome Fiumicino  VBA 1067, Airbus A320, PH-VAC, V. Bird Airlines Netherlands Niederrhein - Nice
SERVICE ATS	Swiss Radar Area West UAC
CONTRÔLEUR	Radariste K3/L3  Coordonnateur K3/L3
ESPACE AERIEN	A

---

## DEROULEMENT

Le lundi 19 juillet 2004 à 17h12 UTC, l'équipage de l'avion AZA 327, vol commercial entre Paris Charles De Gaulle et Rome Fiumicino, appelle le secteur de contrôle de Genève L3/K3 sur la fréquence 134.315 MHz. Il est autorisé par un contrôleur radar en formation, sous surveillance, à suivre la route MOKIP-KOGAS-TOP au niveau de vol FL 330.

A 17h14, l'équipage de l'avion VBA 1067, vol commercial entre Niederrhein et Nice, appelle le secteur de contrôle de Genève L4 sur la fréquence 133.630 MHz et demande à pouvoir faire route directement sur le point MEDAM. Il est autorisé par le contrôleur radar à maintenir le niveau de vol FL 390, route directe MEDAM-VEVAR.

A 17h24, le contrôleur radar ordonne à l'équipage de l'avion VBA 1067 de continuer au cap actuel cause trafic conflictuel et de descendre au niveau de vol FL 350. Le pilote collationne cette autorisation. Deux minutes plus tard, le contrôleur radar l'informe qu'il est séparé du trafic, qu'il peut reprendre sa propre navigation et le transfère au secteur L3/K3 sur la fréquence 124.030 MHz.

A 17h26, l'équipage de l'avion VBA 1067 s'annonce sur la fréquence 124.030 MHz, au niveau de vol FL 350. Le contrôleur radar l'identifie et lui ordonne de descendre au niveau de vol FL 340. Le pilote collationne cette autorisation.

A 17:26:43, le pilote demande au contrôleur radar de confirmer le niveau de vol auquel il est autorisé; ce dernier lui répond: « *VBA 1067, cleared level is 340, maintain flight level 340, further descent in 3 minutes* ». Le pilote confirme alors: « *Okay, going back to 340, VBA 1067* ».

A 17:26:58, l'alarme STCA (alarme automatique en cas de prévision de perte de l'espacement requis entre les aéronefs) est activée et le contrôleur radar constate que le vol VBA 1067 passe le niveau de vol FL 336. Immédiatement, il informe l'équipage de l'avion AZA 327 du trafic conflictuel et lui délivre une information de trafic essentiel. Le pilote lui répond qu'il voit le trafic sur son TCAS (Système anti-collision embarqué) qui a émis un TA (avis de circulation) et qu'il se trouve en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments).

A 17:27:10, le vol VBA 1067 est au niveau de vol FL 331, à une distance de 5 NM du point de croisement. Le contrôleur radar ordonne alors au pilote de monter immédiatement.

A 17:27:46, le vol VBA 1067 croise la route du vol AZA 327, au niveau de vol FL 339 et à une distance latérale de 2 NM.

## FAITS ETABLIS

- L'incident s'est déroulé à 17:26:58, à 25 NM Nord de MEDAM, dans l'espace aérien français délégué de classe A, au niveau de vol FL 330.
- Au moment de l'incident, les secteurs K3 (fréquence 134.315 MHz) et L3 (fréquence 124.030 MHz) étaient regroupés.
- Au moment de l'incident, le vol AZA 327 ainsi que le vol VBA 1067 étaient en contact et sous contrôle radar avec le secteur K3/L3.

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT – 2 heures)

- Le contrôleur radar en charge du secteur L3/K3 était en formation, sous la surveillance directe d'un contrôleur radar *coach*.
- Le contrôleur radar *coach* ainsi que le coordonnateur étaient en possession d'une licence appropriée.
- Tous les échanges radio téléphoniques entre les vols AZA 327, VBA 1067 et les contrôleurs radar se sont déroulés en phraséologie anglaise.
- L'avion du vol AZA 327 ainsi que l'avion du vol VBA 1067 étaient équipés d'un TCAS.
- A 17:14:05, l'équipage de l'avion VBA 1067 a appelé le secteur radar L4 en indiquant son niveau de vol FL 390. Le contrôleur radar a identifié le vol VBA 1067 et l'a autorisé sur la route directe MEDAM-VEVAR. Le pilote a collationné cette autorisation.
- A 17:23:49, le contrôleur radar du secteur L4 a ordonné au pilote du vol VBA 1067 de continuer au cap actuel et de descendre vers le niveau de vol FL 350. Le pilote a collationné cette instruction.
- A 17:25:36, le contrôleur radar a autorisé le vol VBA 1067 à reprendre sa propre navigation et l'a transféré sur la fréquence 124.030 MHz du secteur L3/K3.
- A 17:12:41, l'équipage de l'avion AZA 327 a appelé le secteur radar L3/K3 en indiquant son niveau de vol FL 330. Le contrôleur radar a identifié le vol AZA 327 et l'a autorisé sur la route MOKIP-KOGAS-MEDAM-TOP. Le pilote a collationné cette autorisation.
- A 17h23 02, le pilote du vol AZA 327 a demandé de pouvoir "maintenir" son cap actuel cause météo. Le contrôleur radar lui a répondu « *Roger, it's approved* ».
- A 17:25:14, le contrôleur radar a appelé l'équipage du vol AZA 327 pour lui signaler un trafic « *traffic at nine o'clock... crossing your level on your left hand side, distance one zero miles* ». Le pilote a collationné « *AZA 327, copied* ».
- A 17:25:57, L'équipage du vol VBA 1067 s'est annoncé sur la fréquence 124.030 MHz du secteur L3/K3, au niveau de vol FL 350. Le contrôleur radar l'a identifié et autorisé à descendre vers le niveau de vol FL 340. Le pilote a collationné « *Descend flight level 340, VBA 1067* ».
- A 17:26:12, le contrôleur radar a informé le pilote du vol AZA 327 qu'il pouvait faire route directe vers TOP lorsqu'il serait dégagé du mauvais temps. Le pilote a collationné cette autorisation.
- A 17:26:43, le pilote du vol VBA 1067 a demandé au contrôleur radar de confirmer son niveau de vol autorisé. Ce dernier lui a répondu que le niveau de vol autorisé était FL340, qu'il devait maintenir le niveau de vol 340 et qu'il pouvait s'attendre à une descente ultérieure dans 3 minutes. Le pilote a collationné « *Going back to three four zero, VBA 1067* ».
- A 17:26:58, le STCA a indiqué au contrôleur radar une alerte de proximité. Selon les relevés radar, les deux avions avaient à cet instant un cap convergent, une distance latérale de 5 NM et un écart vertical de 600 FT. Au même moment, le contrôleur radar a signalé le trafic conflictuel au pilote du vol AZA 327: « *AZA 327, traffic, twelve o'clock... climbing now one thousand feet... above you* ».
- A 17:27:06, le pilote du vol AZA 327 a répondu « *AZA 327, we have traffic on TCAS... we are in IMC* ».

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT – 2 heures)

- A 17:27:10, le contrôleur radar a ordonné au pilote du vol VBA 1067 de monter immédiatement vers le niveau de vol FL 340. Selon les relevés radar, ce dernier était au niveau de vol FL 331, à une distance latérale de 4.1 NM du vol AZA 327.
- A 17:27:19, le pilote du vol AZA 327 a signalé que son TCAS avait émis un TA et qu'il n'avait pas le trafic en vue.
- A 17:27:39, le pilote du vol AZA 327 a annoncé qu'il avait "maintenant" le trafic en vue et s'est plaint que ce dernier ne soit pas remonté plus rapidement.
- A 17:30:30, le contrôleur radar a ordonné au pilote du vol VBA 1067 de descendre vers le niveau de vol (de sortie) FL 290 et l'a transféré sur la fréquence de Marseille 125.65 MHz.
- A 17:31:53, le contrôleur radar a transféré le vol AZA 327 au niveau de vol (de sortie) FL 330 sur la fréquence 132.905 MHz de Rome.
- La charge de trafic, selon le contrôleur radar, était faible.
- Selon le rapport du commandant de bord du vol AZA 327, les conditions météorologiques étaient excellentes et lui ont permis de voir le trafic. Il a également signalé que son TCAS n'avait pas émis d'alarme RA (avis de résolution).
- Selon le rapport du commandant de bord du vol VBA 1067, au moment de l'incident il était lui-même pilote non en fonction (PNF) et assurait la radiotéléphonie. Le copilote était le pilote en fonction (PF). Ce dernier aurait sélectionné le niveau de vol FL 250 au lieu de FL 340 dans la fenêtre d'altitude du système de commandes automatiques de vol. L'erreur a été remarquée par le commandant de bord lorsque l'appareil passait le niveau de vol FL 343. A ce moment là, la vitesse verticale était d'environ 3000 FT/min. L'avion est descendu environ 500 FT en dessous du niveau de vol autorisé et son TCAS a émis un avis de circulation TA. D'autre part, le commandant de bord reconnaît qu'il était aussi occupé à donner des explications concernant l'approche de Nice à un copilote en formation qui occupait le « *jumpseat* ».
- selon les tracés radar de skyguide, l'appareil est passé de -2500 pieds/min à + 1500 pieds/min en environ 24 secondes.
- Météo : (selon Infonet Skyguide)  
ATIS Genève 17h27 Info Echo  
QAM LSGG 1720Z 19.07.2004  
050 DEG 5 KT. VRB BTN 010 AND 120 DEG  
VIS 10 KM  
FEW 5500 FT  
1+27/+12  
QNH 1015 ONE FIVE  
QFE THR 05 965  
QFE THR 23 966  
QAO-A1: 15Z-21Z FL100 220/015 FL180 230/020 FL240 250/030  
FL300 250/040 FL340 260/035 FL390 260/040

Toutes les heures indiquées dans le rapport sont en UTC (LT – 2 heures)

## ANALYSE

### Aspects relatifs à la conduite du vol

Selon la déposition du commandant de bord du vol VBA 1067, le rapprochement potentiellement conflictuel entre les deux appareils impliqués est dû à une erreur d'affichage de l'altitude autorisée dans la fenêtre d'altitude du système de commandes automatiques de vol, effectuée par le pilote en fonction PF (copilote) aux commandes de l'Airbus A320. Deux remarques pertinentes peuvent être émises quant aux aspects de la conduite de vol dans l'environnement particulier qui préexistait juste avant les faits:

- la présence d'un troisième membre d'équipage (copilote en formation) dans le cockpit a détourné momentanément l'attention du commandant de bord de l'application de la procédure de contre vérification du niveau de vol autorisé; occupé à expliquer au nouveau copilote la route d'arrivée normalisée aux instruments à LFMN, il a correctement compris et colationné le niveau de vol attribué (FL 340) mais a omis d'en vérifier l'entrée dans le système de conduite de vol (FMA check);
- pour la même raison il n'a vraisemblablement pas vérifié la cohérence du mode de descente choisi avec le niveau de vol autorisé: en effet, pour franchir les 1000 pieds séparant les niveaux FL 350 et FL 340 il n'est pas judicieux de sélectionner le mode "open descent" puisque c'est une option à vitesse verticale importante (ce mode entraîne la mise au ralenti des réacteurs). Un taux de descente standard de 1000 pieds par minute aurait été approprié dans cette situation et aurait été obtenu soit en recourant directement au mode "V/S - 1000", ou alors au mode "descent" qui commande un taux de -1000 pieds/min tant que l'appareil se trouve en dessous du plan de descente programmé au régime moteur ralenti.

Il est fort probable que le commandant de bord qui était pilote non en fonction (PNF) se soit rapidement rendu compte de la déficience de contre vérification. En effet, au moment où il demande au contrôleur de la circulation aérienne la confirmation du niveau de vol autorisé (17:26:43), l'enregistrement des tracés radar révèle que l'appareil passait le niveau de vol FL 342 avec une vitesse verticale moyenne de 2500 pieds/min. Si le taux de descente avait été de 1000 pieds/min (modes "V/S -1000" ou "descent") l'inertie verticale de l'avion aurait été moins importante et l'action corrective effectuée par l'équipage de conduite de VBA 1067 pour remonter au niveau de vol FL 340 aurait eu une réponse plus prompte, avec un dépassement de niveau moins important (selon les tracés radar de skyguide, l'appareil est passé de -2500 pieds/min à + 1500 pieds/min en environ 24 secondes).

L'équipage de conduite de VBA 1067 a corrigé le dépassement de niveau assez tôt et de manière suffisamment prononcée pour que les systèmes anti-collision embarqués n'émettent qu'un avis de circulation (TA); l'observation de l'évolution des distances horizontales et verticales entre les deux appareils montre qu'il s'en est fallu de très peu pour que l'émission d'un avis de résolution ait eu lieu.

**Aspects relatifs au contrôle aérien**

Il semble que la vigilance, même tardive, du commandant de bord VBA 1067 ait contribué à la gestion optimale du conflit de la part du contrôleur de la circulation aérienne. En demandant confirmation du niveau de vol autorisé (17:26:43) il a permis à ce dernier de le lui préciser à nouveau et de l'instruire de le maintenir (FL 340). Ayant immédiatement obtenu le collationnement de la consigne donnée, le contrôleur a pu dès lors s'occuper du deuxième appareil impliqué (AZA 327) et lui dispenser une information de trafic essentiel, précisément au moment même où se déclenchait l'alarme STCA; enchaînant, il s'est ensuite adressé sur-le-champ à VBA 1067 en faisant usage de la phraséologie d'urgence, lui sommant de remonter à son niveau de vol assigné.

**CAUSE**

L'incident est dû au fait que le niveau de vol assigné par le contrôleur radariste a été affiché de manière erronée dans la fenêtre d'altitude du système de commandes automatiques de vol et pas contre vérifié par l'équipage de conduite de VBA 1067.

**Facteur probable ayant influencé le déroulement de l'incident:**

La présence d'un troisième membre d'équipage (copilote en formation) dans le cockpit de VBA 1067, à qui le commandant de bord dispensait des informations opérationnelles, a momentanément détourné l'attention de ce dernier de l'application de la procédure de contre vérification du niveau de vol autorisé.

Berne, le 23 mars 2006

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 – 2 heures)

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

Investigation into the **incident** that occurred on **19.07.2004**

- Subject of transcript: **AZA327 / VBA1067**

- Centre concerned: Swiss Radar Area West

- Designation of unit: Upper Area, sector L4 & L3 / K3

- Frequency / Channel: 128.155 / 133.630 MHz & 124.030 / 134.315 MHz

- Date and period (UTC) covered by attached extract: 19.07.2004  
17:12 - 17:31 UTC

- Date of transcript: 06 August 2004

- Name of official in charge of transcription: Ivan ROCHAT

- Certificate by official in charge of transcription:

I hereby certify:

- That the accompanying transcript of the telephony or radiotelephony communication tape-recordings, retained at the present time in the premises of the Analysis Department, has been made, 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, 06 August 2004



Ivan ROCHAT



---

## Abbreviations

Sector                      Designation of sector

L4                      -      Swiss Radar Area West, Upper Control, sector L4  
 L3                      -      Swiss Radar Area West, Upper Control, coupled sector L3 / K3

<u>Aircraft</u>	-	<u>Callsign</u>	<u>Type of acft</u>	<u>Flight rules</u>	<u>ADEP</u>	-	<u>ADES</u>
<b>1067</b>	-	<b>VBA 1067</b>	<b>A320</b>	<b>IFR</b>	<b>EDLV</b>	-	<b>LFMN</b>
<b>327</b>	-	<b>Alitalia 327</b>	<b>MD82</b>	<b>IFR</b>	<b>LFPG</b>	-	<b>LIRF</b>
315A	-	Hapag Lloyd 315A	B738	IFR	EDDM	-	LEPA
5453	-	Jet Italia 5453	LJ45	IFR	EGPN	-	LIMC
806	-	Condor 806	B753	IFR	EDLP	-	LEPA

---

OGEY / 06 August 2004

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA327 / VBA1067 of 19.07.2004



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

**Coupled Channels: 128.155 & 133.630 MHz, sector L4 (VBA1067 only)**

L4	1067	17:14:05	Heu..., Control, good day, VBA one zero six seven, three nine zero, inbound MILPA, ?????? looking for a direct MEDAM.	Unreadable
1067	L4	11	VBA one zero six seven, hello, identified, maintain flight level three niner zero, direct MEADM - VEVAR.	
L4	1067	17	????? MEDAM, three nine zero, thanks, VBA one zero six seven.	Unreadable

Sector in contact with:

- HLF503A
- EZY5447
- HLF503A
- AZA328
- CFG568
- HHI2315
- ERJ5453
- EZY5447
- HLF503A
- HEJ504
- HHI2315
- N125GW
- ERJ5453
- N125GW
- HHI2518
- CFG962
- HHI2315

1067	L4	17:23:49	VBA one zero six seven, continue present heading, descend to flight level three five zero.	
L4	1067	55	????? present heading and descend flight level three five zero, VBA one zero six seven.	Unreadable

Sector in contact with:

- ERJ5453

1067	L4	17:25:36	VBA one zero six seven, clear of traffic, own navigation direct MEDAM, contact Radar on one two four decimal zero three zero, goodbye.	
L4	1067	44	Direct MEADM, one two four zero three zero, VBA one zero six seven, au revoir.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA327 / VBA1067 of 19.07.2004



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

**Coupled Channels: 124.030 & 134.315 MHz, sector L3 / K3 (AZA327 only)**

L3	327	17:12:41	<i>Radar, bonjour, Alitalia three two seven, flight level three three zero, inbound MOKIP.</i>	
327	L3	46	<i>Alitalia three two seven, bonjour, identified, cleared MOKIP - KOGAS - MEDAM - Torino, flight level three three zero.</i>	Trainee
L3	327	55	<i>MOKIP - KOGAS ... - MEDAM - Torino at flight level three three zero, Alitalia three two seven.</i>	

Sector in contact with:  
 - VIK7313  
 - BER9358  
 - VEX75Y  
 - FIN891  
 - VEX79W  
 - VEX75Y  
 - VEX79W

L3	327	17:23:02	<i>Alitalia three two seven, a request.</i>	
327	L3	05	<i>Alitalia three two seven, go ahead.</i>	
L3	327	07	<i>Can we maintain this heading to avoid?</i>	
327	L3	12	<i>Roger, it's approved.</i>	
L3	327	13	<i>We maintain the heading to avoid the weather, Alitalia three two seven.</i>	

**Coupled Channels: 124.030 & 134.315 MHz, sector L3 / K3**

L3	315A	17:23:54	Swiss Radar, good evening, Hapag Lloyd three one five Alfa, flight level three five zero.	Trainee
315A	L3	58	Hapag Lloyd three one five Alfa, bonjour, identified, maintain flight level three five zero, cleared BENOT - BALSI.	
L3	315A	17:24:05	BENOT - BALSI, maintain three five zero, request level three seven zero, Hapag Lloyd three one five Alfa.	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA327 / VBA1067 of 19.07.2004



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>
315A	L3	17:24:10	Roger, call you back.	
L3	315A	13	Thank you.	
L3	5453	16	Radar..., good afternoon, this is Echo Romeo Juliett five four five three, we are descending level, ... we are maintaining level three four zero inbound to Torino.	
5453	L3	25	Jet Italia five four five three, bonjour, identified, descend flight level three zero zero, two thousand feet a minute minimum until passing flight level three two zero.	
L3	5453	35	Two thousand feet until passing three two zero, descending three zero zero, Jet Italia ... five four five three.	
315A	L3	41	Hapag Lloyd three one Alfa, correction, Hapag Lloyd three one five Alfa, flight level three seven zero is occupied, sorry, maintain flight level three five zero.	
L3	315A	49	Maintain three five zero, Hapag Lloyd three one five Alfa.	
<b>327</b>	<b>L3</b>	<b>17:25:14</b>	<b><i>Alitalia three two seven, traffic at nine o'clock..., crossing your level on your left hand side, distance one zero miles.</i></b>	
<b>L3</b>	<b>327</b>	<b>23</b>	<b><i>Alitalia three two seven, copied.</i></b>	
5453	L3	48	Jet Italia four five four three, contact... Swiss Radar, one two six decimal zero five, goodbye.	
L3	5453	53	Six zero five, goodbye.	
L3	1067	57	<b>Radar, good evening, VBA one zero six seven, inbound MEDAM, flight level three five zero.</b>	
1067	L3	17:26:03	<b>VBA one zero six seven, bonjour, identified, descend flight level three four zero.</b>	
L3	1067	08	<b>Descend flight level three four zero, VBA one zero six seven.</b>	
327	L3	12	<b><i>Alitalia three two seven, when clear of weather, direct to Torino.</i></b>	
L3	327	16	<b><i>When cleared... we are... cleared also to go direct to Tango Oscar Papa, Alitalia three two seven.</i></b>	

Signature of person in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET



Occurrence: AZA327 / VBA1067 of 19.07.2004

To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
327	L3	17:26:23	Roger.	
L3	1067	43	And for VBA one zero six seven, confirm cleared level?	
1067	L3	47	VBA one zero six seven, cleared level is three four zero, maintain flight level three four zero, further descent is three minutes.	
L3	1067	54	Okay, going back to three four zero, VBA one zero six seven.	
327	L3	58	Alitalia three two seven, traffic, twelve o'clock..., climbing now one thousand feet... above you.	
L3	327	17:27:05	Alitalia three two seven, we have the traffic on TCAS..., we are in India Mike Charlie	
1067	L3	10	VBA one zero six seven, climb immediately fl.	
L3	1067	12	Yeah, we are climbing three four zero, VBA one zero six seven.	
L3	327	19	Alitalia three two seven, we have TCAS advisory.	
327	L3	23	Alitalia three two seven, roger, the traffic is just... in front of you.	
L3	327	29	Three two seven, not in sight but... on TCAS.	
327	L3	33	Twelve o'clock at distance two miles and just reaching one thousand feet above you.	
L3	327	39	Alitalia three two seven, now the traffic is in sight.	
L3	327	53	Maybe next time, it's advisable to increase rate of... climb, Alitalia three two seven.	
327	L3	59	Standby, please.	
327	L3	17:28:02	Alitalia three two seven?	Coach takes over.
L3	327	04	We just said that maybe next time, it's advisable to increase the rate of climb..., not to make a TCAS advisory.	

Signature of person  
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA327 / VBA1067 of 19.07.2004



To Col.1	From Col.2	Time Col.3	Communications Col.4	Observations Col.5
327	L3	17:28:11	<b>Yeah, Alitalia three two seven, sorry about that, but that traffic was descending, he was cleared to level three four zero descending.</b>	
L3	327	19	<b>Yes, no problem, we were just... giving a... an advise.</b>	
327	L3	24	<b>Roger, give it to the other pilot, please, then.</b>	
L3	327	27	<b>I think he copied.</b>	
L3	1067	29	<b>Thank you very, our apologies... for... XXXXX.</b>	Could be "for us"
1067	L3	32	<b>Roger.</b>	
L3	806	42	Swiss bonsoir, Condor eight zero six, level three three zero.	
806	L3	46	Condor eight zero six, bonjour, identified, cleared MILPA - BALSI, flight level three three zero.	Trainee again
L3	806	53	Heu..., MILPA - BALSI, three three zero, Condor eight zero six, merci.	
806	L3	17:29:32	Heu..., eight ze.	
806	L3	34	Condor eight ze.	
806	L3	45	Condor eight zero six, go ahead.	
L3	806	48	Condor eight zero six, I didn't call you.	
806	L3	50	Roger.	
1067	L3	17:30:27	<b>VB.</b>	
1067	L3	30	<b>VBA one zero six seven, descend flight level two niner zero, be level by VEVAR.</b>	
L3	1067	35	<b>????? two niner zero, leveled VEVAR, one zero six seven.</b>	Unreadable
1067	L3	17:31:18	<b>VBA one zero six seven, contact Marseilles, one two five decimal six five, goodbye.</b>	
L3	1067	23	<b>One two five six five, au revoir Monsieur, VBA one zero six seven.</b>	

Signature of person  
in charge of transcription :

TRANSCRIPT SHEET

Occurrence: AZA327 / VBA1067 of 19.07.2004



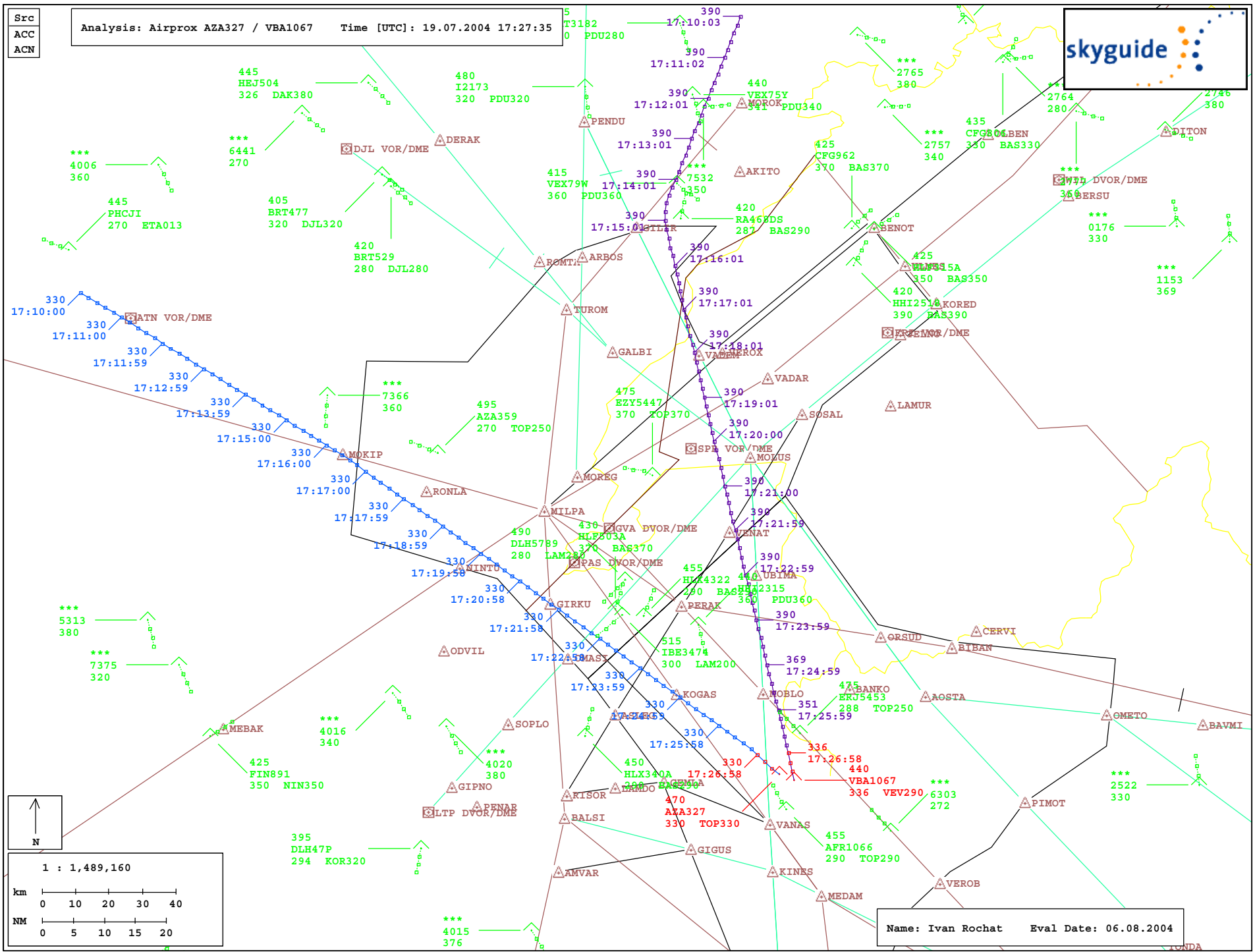
<u>To</u> <u>Col.1</u>	<u>From</u> <u>Col.2</u>	<u>Time</u> <u>Col.3</u>	<u>Communications</u> <u>Col.4</u>	<u>Observations</u> <u>Col.5</u>
327	L3	17:31:53	<i>Alitalia three two seven, contact Roma on one three two decimal niner zero five, goodbye.</i>	Change of controller
L3	327	58	<i>One three two niner zero five, goodbye, Alitalia three two seven.</i>	

Signature of person  
in charge of transcription :

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "R. ...".

Src  
ACC  
ACN

Analysis: Airprox AZA327 / VBA1067 Time [UTC]: 19.07.2004 17:27:35



Name: Ivan Rochat Eval Date: 06.08.2004

1 : 1,489,160

km 0 10 20 30 40

NM 0 5 10 15 20



Src  
ACC  
ACN

Analysis: Airprox AZA327 / VBA1067 Time [UTC]: 19.07.2004 17:28:45

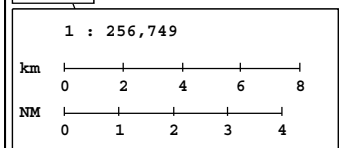
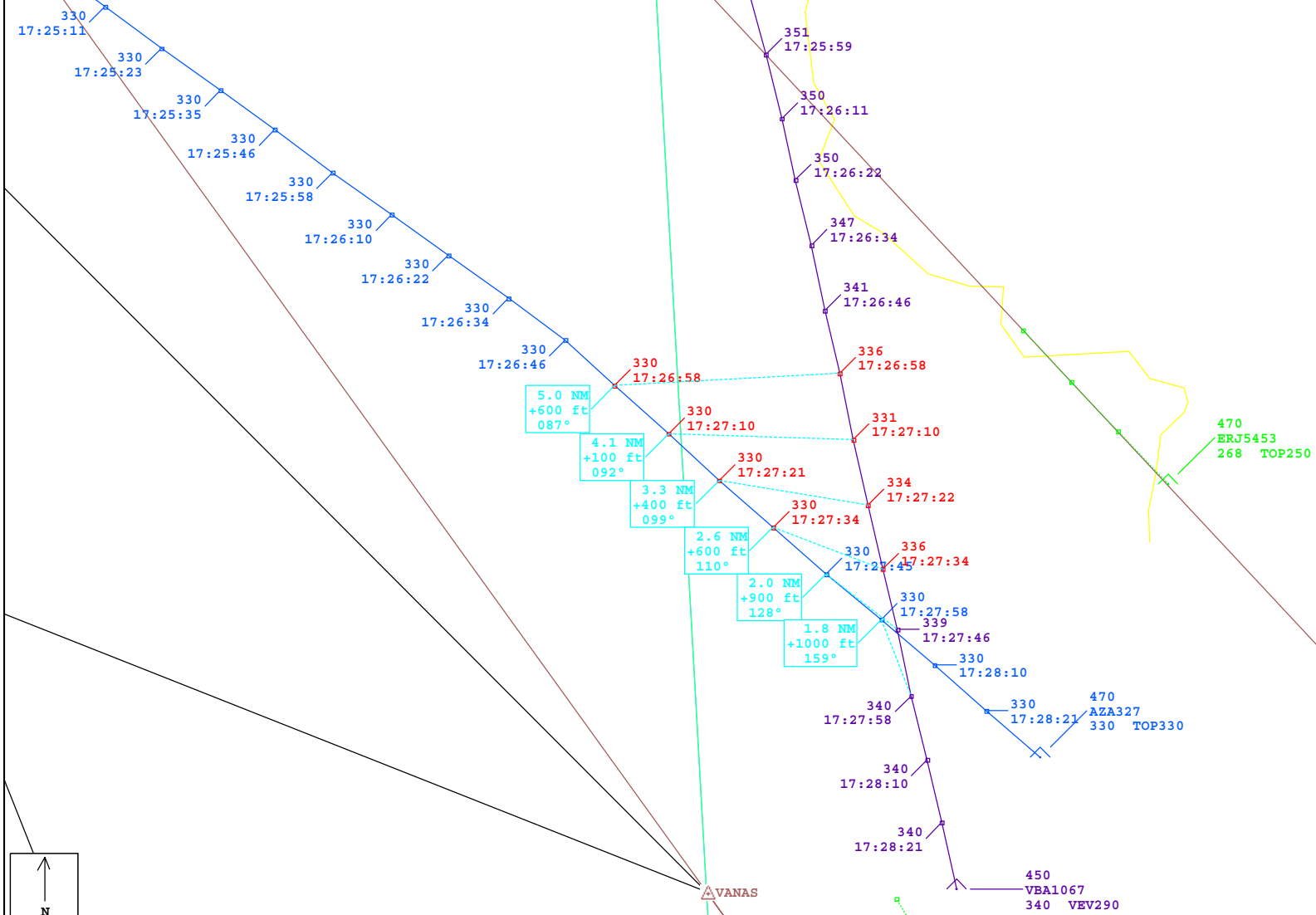
BANKO



KOGAS

MOBLO

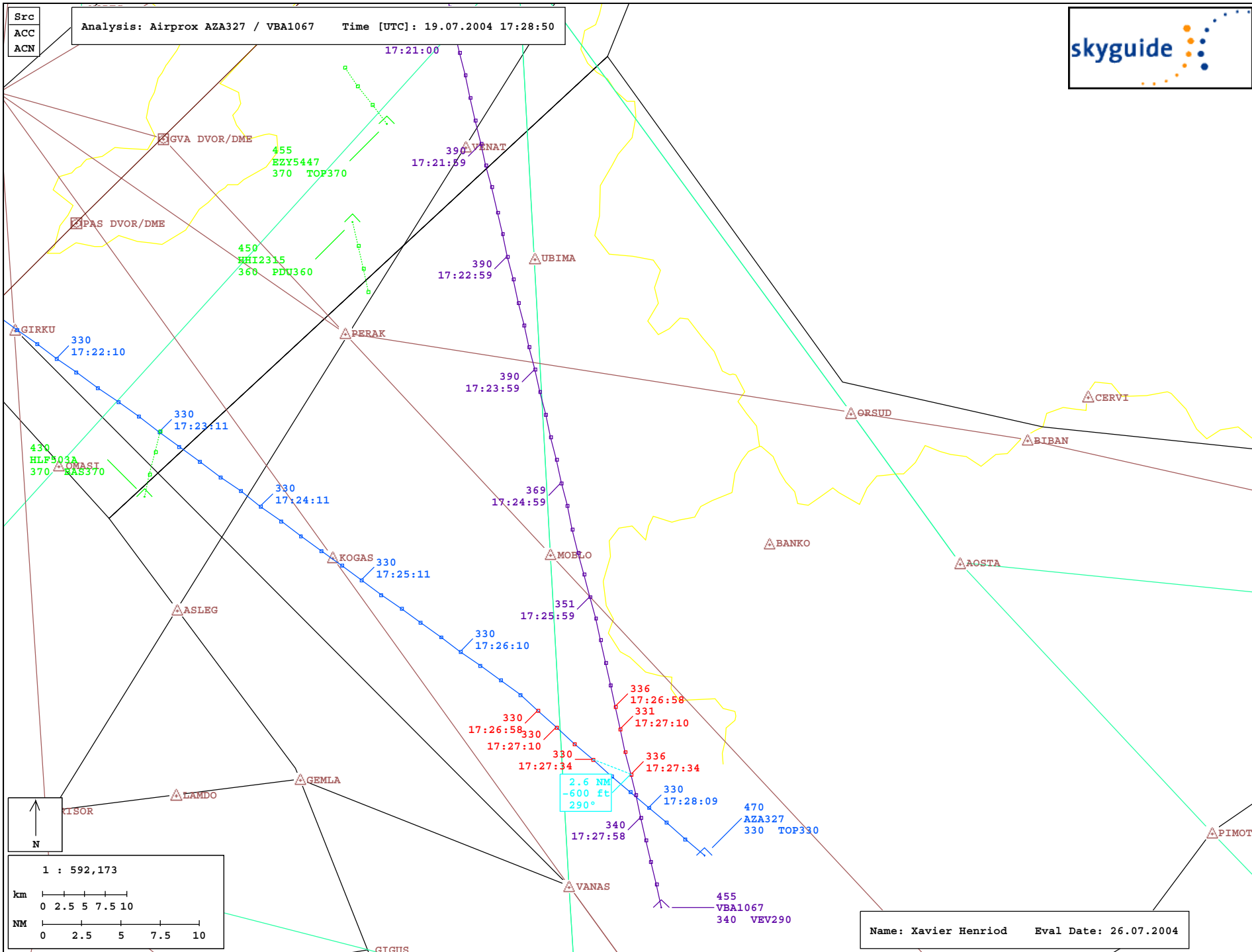
VANAS



Name: Ivan Rochat Eval Date: 06.08.2004

Src  
ACC  
ACN

Analysis: Airprox AZA327 / VBA1067 Time [UTC]: 19.07.2004 17:28:50



Name: Xavier Henriod Eval Date: 26.07.2004