

RAPPORTO D'INCHIESTA

**INCONVENIENTE GRAVE
occorso agli aeromobili
A319 marche I-BIMI e A320 marche I-BIKF,
in prossimità del punto VERNA,
9 marzo 2010**

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA DI SICUREZZA

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. **Essa conduce, in modo indipendente, le inchieste di sicurezza.**

Ogni incidente e ogni inconveniente grave occorso ad un aeromobile dell'aviazione civile è sottoposto ad inchiesta di sicurezza, nei limiti previsti dal combinato disposto di cui ai commi 1 e 4 dell'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

Per inchiesta di sicurezza si intende un insieme di operazioni comprendente la raccolta e l'analisi dei dati, l'elaborazione delle conclusioni, la determinazione della causa e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni di sicurezza.

L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità (art. 1, comma 1, regolamento UE n. 996/2010). Essa, conseguentemente, è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come ad esempio quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità.

L'inchiesta di sicurezza è condotta in conformità con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561) e dal regolamento UE n. 996/2010.

Ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Essa può contenere, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza, che consistono in una proposta formulata a fini di prevenzione.

Una raccomandazione di sicurezza non costituisce, di per sé, una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente (art. 17, comma 3, regolamento UE n. 996/2010).

La relazione garantisce l'anonimato di coloro che siano stati coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave (art. 16, comma 2, regolamento UE n. 996/2010).

N.B. L'incidente oggetto della presente relazione d'inchiesta è occorso in data precedente l'entrata in vigore del regolamento UE n. 996/2010. Alla relativa inchiesta (già denominata "tecnica") è stata conseguentemente applicata la normativa previgente il citato regolamento UE n. 996/2010.

GLOSSARIO

ACARS: Aircraft Communications Addressing and Reporting System, apparato che invia automaticamente al suolo dati tecnici rilevati dai sistemi di bordo (data link).

ACAS: Airborne Collision Avoidance System, sistema anticollisione di bordo che utilizza i segnali del transponder SSR.

ACC: Area Control Centre o Area Control, Centro di controllo regionale o Controllo di regione.

AFIS: Aerodrome Flight Information Service, Servizio informazioni volo aeroportuale.

AGL: Above Ground Level, al di sopra del livello del suolo.

AIC: Aeronautical Information Circular, Circolare di informazioni aeronautiche.

AIP: Aeronautical Information Publication, Pubblicazione di informazioni aeronautiche.

AIRPROX: Aircraft Proximity, situazione in cui, a giudizio di un pilota o del personale dei servizi del traffico aereo, la distanza tra gli aeromobili interessati come le rispettive posizioni e velocità siano state tali da far ritenere compromessa la loro sicurezza.

AM: Aeronautica militare italiana.

AMSL: Above Mean Sea Level, al di sopra del livello medio del mare.

ANSV: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

AOC: Air Operator Certificate, certificato di operatore aereo (COA).

APP: Approach control office o Approach control o Approach control service, Ufficio di controllo di avvicinamento o Controllo di avvicinamento o Servizio di controllo di avvicinamento.

APRON, APN: apron, piazzale di sosta degli aeromobili.

AREA DI MANOVRA: quella parte di un aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il rullaggio degli aeromobili, esclusi i piazzali di sosta degli aeromobili.

AREA DI MOVIMENTO: quella parte di un aeroporto utilizzata per il decollo, l'atterraggio ed il rullaggio degli aeromobili, comprendente l'area di manovra ed i piazzali di sosta degli aeromobili.

ARO: Air traffic services Reporting Office, Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo.

ATC: Air Traffic Control, controllo del traffico aereo.

ATPL: Airline Transport Pilot Licence, licenza di pilota di linea.

ATS: Air Traffic Services, servizi del traffico aereo.

ATZ: Aerodrome Traffic Zone, Zona di traffico aeroportuale.

BACK-TRACK: percorso di un aeromobile sulla pista attiva in senso inverso alla direzione in uso.

BRIEFING: descrizione preventiva di manovre o procedure.

CAAV: Centro aeroportuale di assistenza al volo.

CAT I, CAT II, CAT III: categorie di avvicinamento strumentale.

CAV: Centro di assistenza al volo.

CAVOK: visibilità, nubi e tempo presente migliori dei valori o delle condizioni prescritti.

CHECK LIST: lista dei controlli.

CHIME: campanello, avviso sonoro.

COCKPIT: cabina di pilotaggio.

COD. NAV.: codice della navigazione.

CPL: Commercial Pilot Licence, licenza di pilota commerciale.

CRASH RECORDER: vedi DFDR, FDR.

CRAV: Centro regionale di assistenza al volo.

CRM: Crew Resource Management.

CSO: Capo sala operativo.

CTA: controllore del traffico aereo.

CTA EXE (Executive): controllore del traffico aereo tattico che mantiene il contatto radio bilaterale con gli aeromobili nello spazio aereo di giurisdizione.

CTA PLN (Planner): controllore del traffico aereo strategico.

CTR: Control zone, Zona di controllo di avvicinamento.

CVR: Cockpit Voice Recorder, registratore delle comunicazioni, delle voci e dei rumori in cabina di pilotaggio.

DEW POINT: vedi temperatura di rugiada.

DFDR: Digital Flight Data Recorder, registratore digitale dati di volo.

DGAC: Direzione generale dell'aviazione civile.

DME: Distance Measuring Equipment, apparato misuratore di distanza.

DOC: documento.

EASA: European Aviation Safety Agency, Agenzia europea per la sicurezza aerea.

EGT: Exhaust Gas Temperature, temperatura dei gas di scarico dei motori.

ELT: Emergency Locator Transmitter, apparato trasmettente per la localizzazione di emergenza.

ENAC: Ente nazionale per l'aviazione civile.

ENAV SPA: Società nazionale per l'assistenza al volo.

EPR: Engine Pressure Ratio, indice della quantità di potenza erogata da un motore a turbina.

EUROCONTROL: Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea.

FDR: Flight Data Recorder, registratore analogico di dati di volo.

FI: Flight Instructor, istruttore di volo.

FIC: Flight Information Center, Centro informazioni di volo.

FIR: Flight Information Region, Regione informazioni di volo.

FIS: Flight Information Service, Servizio informazioni di volo.

FL: Flight Level, livello di volo.

FLEX: definizione di spinta di decollo applicabile con una particolare procedura.

FT: foot (piede), unità di misura, 1 ft = 0,3048 metri.

GND: Ground, suolo.

GPS: Global Positioning System, sistema di posizionamento globale.

GS: Ground Speed, velocità al suolo.

HDG: Heading, prua.

HPA: hectopascal, unità di misura della pressione pari a circa un millesimo di atmosfera.

IAS: Indicated Air Speed, velocità indicata rispetto all'aria.

ICAO/OACI: International Civil Aviation Organization, Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

IDENT: identification, identificazione.

IDLE: posizione delle leve che comandano la potenza dei motori corrispondente al minimo regime.

IFR: Instrument Flight Rules, regole del volo strumentale.

ILS: Instrument Landing System, sistema di atterraggio strumentale.

IMC: Instrument Meteorological Conditions, condizioni meteorologiche di volo strumentale.

IPI: Istruzioni permanenti interne.

IRI: Instrument Rating Instructor, istruttore di volo strumentale.

JAA: Joint Aviation Authorities.

JAR: Joint Aviation Requirements, disposizioni tecniche emanate dalle JAA.

KT: knot (nodo), unità di misura, miglio nautico (1852 metri) per ora.

LMT: Local Mean Time, orario locale.

LVO: Low Visibility Operation, operazioni in condizioni di bassa visibilità.

LVTO: Low Visibility Takeoff, decollo in condizioni di bassa visibilità.

METAR: Aviation routine weather report, messaggio di osservazione meteorologica di routine.

MHZ: megahertz.

MKR: marker, radio segnalatore verticale.

MM: Middle Marker, marker intermedio.

MSA: Minimum Sector Altitude, altitudine minima di settore.

MSL: Mean Sea Level, livello medio di mare.

MTOM: Maximum Take Off Mass, massa massima al decollo.

NDB: Non-Directional radio Beacon, radiofaro direzionale.

NLG: Nose Landing Gear, carrello anteriore.
NM: nautical miles, miglia nautiche (1 nm = 1852 metri).
NOSIG: No Significant Change, senza variazioni significative.
NOTAM: Notices To Air Men, avvisi per il personale interessato alle operazioni di volo.
OJT: On the Job Training.
OJTI: On the Job Training Instructor.
OM: Outer Marker, marker esterno.
PAPI: Precision Approach Path Indicator, indicatore di planata per avvicinamenti di precisione.
PAR: Precision Approach Radar, radar per l'avvicinamento di precisione.
PF: Pilot Flying, pilota che aziona i comandi.
PIC: Pilot in Command, pilota con le funzioni di comandante.
PLN: Flight Plan, piano di volo.
PNF: Pilot Not Flying, pilota che assiste il PF.
PPL: Private Pilot Licence, licenza di pilota privato.
QAR: Quick Access Recorder, registratore dei dati di volo utilizzato prioritariamente dalla manutenzione.
QFE: pressione atmosferica alla elevazione dell'aeroporto (o della soglia pista).
QFU: orientamento magnetico della pista.
QNH: regolaggio altimetrico per leggere al suolo l'altitudine dell'aeroporto.
RA: Resolution Advisory, avviso di risoluzione segnalato dall'apparato TCAS di bordo.
RCL: Runway Centre Line, asse pista.
READ-BACK: ripetizione delle parti significative di un messaggio radio ricevuto per ottenere la conferma della corretta ricezione.
RESA: Runway End Safety Area, area di sicurezza di fine pista.
ROGER: ricevuto, copiato.
RPM: giri al minuto.
RTHL: Runway Threshold Lights, luci soglia pista.
RVR: Runway Visual Range, portata visuale di pista.
RVSM: Reduced Vertical Separation Minima.
RWY: Runway, pista.
SID: Standard Instrument Departure, partenza strumentale standard.
SIGMET: termine aeronautico per definire informazioni relative a fenomeni meteorologici in rotta che possono influenzare la sicurezza delle operazioni di volo.
SKC: Sky Clear, cielo sereno.
SLAT: sistema di ipersostentazione dell'ala posto lungo il suo bordo anteriore (d'attacco).
SMR: Surface Movement Radar, radar di sorveglianza dei movimenti al suolo.
SSR: Secondary Surveillance Radar, radar secondario di sorveglianza.
STAR: Standard Instrument Arrival, arrivo strumentale standard.
STCA: Short Term Conflict Alert, avviso di potenziale riduzione di separazione, a breve termine, generato dai sistemi di processamento dei dati di un radar ATC.
SWY: Stopway, zona di arresto.
T/B/T: comunicazioni radio terra-bordo-terra.
TA: Traffic Advisory, avviso di traffico segnalato dall'apparato TCAS di bordo.
TA: Transition Altitude, altitudine di transizione.
TAF: Aerodrome Forecast, previsione di aeroporto.
TAS: True Air Speed, velocità vera all'aria.
TCAS: Traffic alert and Collision Avoidance System, apparato anticollisione installato a bordo degli aeromobili.
TDZ: Touch Down Zone, zona di contatto.
TEMPERATURA DI RUGIADA: termine meteorologico per definire la temperatura di riferimento alla quale la massa d'aria in raffreddamento condensa.

TESTATA: termine per identificare la parte iniziale di una pista.
THR: Treshold, soglia.
TMA: Terminal Control Area, Regione terminale di controllo.
TRANSPONDER: apparato ricetrasmittente di bordo che consente l'abbinamento della traccia radar dell'aeromobile ad un preciso codice assegnato.
TRI: Type Rating Instructor, qualifica da istruttore.
TWR: Aerodrome Control Tower, Torre di controllo dell'aeroporto.
TWY: Taxiway, via di circolazione o di rullaggio.
UMA: Ufficio meteo aeroportuale.
UTC: Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.
VDS: volo da diporto o sportivo (ad es. deltaplani, ultraleggeri, parapendio, ecc.).
VFR: Visual Flight Rules, regole del volo a vista.
VHF: Very High Frequency (from 30 to 300 MHz), altissima frequenza (da 30 a 300 MHz).
VMC: Visual Meteorological Conditions, condizioni meteorologiche di volo a vista.
VOR: VHF Omnidirectional radio Range, radiosentiero omnidirezionale in VHF.
VVF: Vigili del fuoco.

INCONVENIENTE GRAVE

aeromobili A319 marche I-BIMI e A320 marche I-BIKF

Tipo degli aeromobili e marche	Velivolo Airbus A319 marche I-BIMI e velivolo Airbus A320 marche I-BIKF.
Data e ora	9 marzo 2010, 08.42 UTC.
Luogo dell'evento	In prossimità del punto VERNA (incrocio UZ904/UM726).
Descrizione dell'evento	<p>Il giorno 9 marzo 2010, l'Airbus A320 marche I-BIKF, operante il volo AZA1629 da LIMC (Malpensa) a LIBD (Bari Palese), aveva stabilito il contatto radio con il settore di Padova ACC denominato SUS (freq. 136,465 MHz) alle 08.28.21, mentre si trovava a FL310, sulla rotta ATS UZ904 in avvicinamento al punto VALEN. Non appena in contatto, il volo AZA1629 aveva richiesto FL350 come livello di crociera. Il CTA EXE, dopo le verifiche di compatibilità, aveva autorizzato il volo AZA1629 a salire a FL350. Il volo AZA1629 si trovava già da alcuni minuti a FL350 a circa 10 miglia nautiche a Nord-Ovest del punto VALEN ed alle 08.38.48, dichiarando di incontrare una lieve turbolenza, aveva richiesto la disponibilità del FL370.</p> <p>Il CTA EXE aveva richiesto quale sarebbe stato il <i>Mach Number</i> (velocità espressa secondo il numero di Mach) a FL370, perché il volo AZA1629 era seguito lungo la stessa rotta da un altro traffico già a FL370, che appariva più veloce. Il pilota del volo AZA1629, a questo punto, formulava la disponibilità a salire anche a FL390 ed il CTA EXE, alle 08.39.08, lo autorizzava a salire a tale livello.</p> <p>Alle 08.40.45 entrava in contatto con il settore SUS anche l'Airbus A319 marche I-BIMI, operante il volo AZA432 da LIRF (Roma Fiumicino) a EDDM (Munchen), a FL380 sulla rotta ATS UM726 in direzione di BZO (Bolzano). La rotta ATS UM726 incrocia la rotta ATS UZ904, seguita dal volo AZA1629, sul punto VERNA (si veda Allegato "A"). Entrambi gli aeromobili interessati erano autorizzati a volare nello spazio aereo RVSM e la prescritta minima separazione applicabile tra loro era quindi di 5 miglia nautiche o 1000 piedi.</p> <p>Alle 08.41.24 si attivava lo STCA sullo schermo radar ed il CTA EXE interveniva con tre successive azioni correttive:</p> <ol style="list-style-type: none">1 - istruiva entrambi gli aeromobili a virare a destra di 20°;2 - istruiva AZA1629, che stava attraversando in salita FL375, a scendere nuovamente a FL370;3 - istruiva AZA432 a salire a FL390 (mentre impartiva tale ultima istruzione, AZA432, autonomamente, a seguito di una RA del TCAS, stava già salendo). <p>Alle 08.42.22 tra le tracce radar dei due aeromobili interessati veniva registrata la condizione limite di separazione laterale e verticale di 5,18 miglia nautiche su 1100 piedi.</p>

In Allegato “B” è rappresentata una assonometria di tale momento di relazione.

In Allegato “C” è riportato lo stralcio delle comunicazioni T/B/T.

Esercente degli aeromobili	Alitalia.
Natura del volo	Trasporto pubblico passeggeri.
Persone a bordo	Non pertinente.
Danni agli aeromobili	Nessuno.
Altri danni	Nessuno.
Informazioni relative al personale ATS	<p><i>CTA EXE</i> Maschio, età 24 anni, cittadinanza italiana. Corso CTA basico: 2005/2006; prima abilitazione/licenza CTA: 2007; corso radar: 2007/2008; abilitazione Planner: dal maggio 2008; abilitazione Executive: dal dicembre 2008. Il turno di lavoro del 9 marzo 2010 era iniziato alle 07.00 con termine alle 15.00 (ora locale). Il CTA, dopo un intervallo intermedio, aveva ripreso le consegne circa 15 minuti prima del verificarsi dell’evento. Idoneità psicofisica: (biennale) in corso di validità dal febbraio 2009.</p> <p><i>CTA PLN</i> Femmina, età 35 anni, cittadinanza italiana. Corso CTA basico: 1996/1997; prima abilitazione/licenza CTA: dicembre 1997; corso radar: 1997/1998; abilitazione Planner: dal dicembre 1999; abilitazione Executive: dal marzo 2001; corso OJTI: gennaio 2008. Il turno di lavoro del 9 marzo 2010 era iniziato alle 07.00 con termine alle 15.00 (ora locale). Idoneità psicofisica: (biennale) in corso di validità dal giugno 2008.</p>
Informazioni relative agli aeromobili ed ai propulsori	Non pertinenti.
Informazioni sul luogo dell’evento	Non pertinenti.
Informazioni meteorologiche	Le condizioni meteorologiche in essere non hanno avuto alcuna influenza sull’accadimento dell’evento.
Altre informazioni	L’evento è occorso nello spazio aereo di giurisdizione del settore di Padova ACC denominato SUS (freq. 136,465 MHz). L’organizzazione dei settori è flessibile e risponde ad uno

schema di configurazione determinato per periodi stagionali in relazione alla variazione della domanda di traffico prevista. Nel giorno dell'evento il settore SUS (settore Sud superiore da FL245 in su) era conforme alla pianificazione di *layout* programmata. Il settore SUS di Padova ACC confina ad Ovest con gli spazi aerei sotto la giurisdizione di Milano ACC e Roma ACC, a Sud con Roma ACC, ad Est con Zagabria ACC e a Nord con gli altri settori previsti di Padova ACC. Lo spazio aereo del settore SUS è interamente coperto dal radar e la minima separazione laterale applicabile è di 5 miglia nautiche, mentre la minima separazione verticale è di 1000 piedi fino a 29.000 piedi (fino a 41.000 piedi per gli aeromobili autorizzati per volare nello spazio aereo RVSM) e di 2000 piedi al di sopra. L'equipaggio del settore SUS era composto, come da configurazione standard, da due CTA: il CTA EXE, che effettua le operazioni di controllo del traffico aereo mantenendo il diretto contatto radio bilaterale con gli aeromobili nell'ambito dello spazio aereo di giurisdizione del settore, ed il CTA PLN, che effettua le funzioni di pianificazione e coordinamento del traffico in entrata ed uscita dallo spazio aereo di giurisdizione del settore. Nell'intervallo di tempo in cui si è verificato l'evento, il CTA PLN, in qualità di OJTI, stava seguendo un CTA in addestramento come CTA PLN al medesimo settore.

Analisi

In una condizione di traffico regolare, con un carico di settore entro i limiti di capacità (70% circa della capacità massima del settore SUS nel volume di spazio di competenza), il CTA EXE stava operando senza particolari difficoltà da circa 15 minuti dopo aver effettuato un primo intervallo di riposo dall'inizio del turno.

Il CTA PLN titolare della posizione operava in qualità di OJTI nei confronti di un CTA PLN in addestramento al medesimo settore ed era, quindi, non totalmente sinergico al CTA EXE per le esigenze d'ordine didattico che si rendevano di volta in volta necessarie nei confronti dell'addestrando.

Tale situazione si era resa ancor più evidente nella circostanza di gestione di un traffico con destinazione Rimini che era stato trasferito dal limitrofo settore di Milano ACC in difformità a come era stato coordinato; ciò aveva focalizzato l'attenzione di tutto il *working team* del settore SUS e canalizzato l'iniziativa del CTA PLN OJTI nei confronti del CTA in addestramento per la particolare necessità di gestione e per le attività da intraprendere in tale situazione.

Dal colloquio con gli interessati è emerso che la polarizzazione di attenzione da parte del CTA PLN OJTI non era stata, da alcuno, ritenuta di particolare rilevanza data l'apparente tranquillità del momento e la ritenuta piena padronanza della situazione. In quel particolare momento si era realizzata la situazione di richiesta di salita di AZA1629 fino a FL390. Dal colloquio con entrambi i CTA è emerso che la percezione di tale richiesta era stata diversa: il CTA PLN (OJTI) aveva valutato le posizioni

reciproche di AZA1629 e di AZA432 ed aveva pensato che analoghe considerazioni fossero state fatte anche dal CTA EXE. Il CTA EXE, invece, ha riconosciuto di non aver considerato l'esistenza stessa di AZA432, tant'è che quando questo aveva stabilito il primo contatto radio ciò aveva rappresentato un'assoluta novità; solo l'attivazione dello STCA aveva fatto prendere coscienza al CTA EXE del problema di traffico esistente tra i due aeromobili. Contemporaneamente anche il CTA PLN OJTI realizzava il problema, ma, a questo punto, l'unico intervento possibile era rappresentato dalle iniziative che sono state richiamate in sede di descrizione dell'evento.

Cause

L'evento è stato ragionevolmente determinato dal limitato livello di esperienza del CTA EXE e dalla condizione di perdita di sinergia momentanea tra il CTA EXE ed il CTA PLN, determinata dalla duplice mansione svolta da quest'ultimo, che, nello stesso momento, svolgeva anche la funzione di OJTI nei confronti di un CTA in addestramento.

Raccomandazioni di sicurezza

Alla luce delle evidenze raccolte e delle analisi effettuate, l'ANSV ritiene necessario emanare la seguente raccomandazione di sicurezza.

Raccomandazione ANSV-11/106-10/1/I/11

Motivazione: all'accadimento dell'evento ha contribuito la perdita di sinergia momentanea tra il CTA EXE ed il CTA PLN, determinata dalla duplice mansione svolta da quest'ultimo, che, nello stesso momento, svolgeva anche la funzione di OJTI nei confronti di un CTA in addestramento. L'ANSV ritiene fondamentale che sia assicurata la costante sinergia tra il CTA EXE ed il CTA PLN nell'ambito dell'equipaggio standard del settore di controllo; tale sinergia deve prevalere sulle esigenze addestrative.

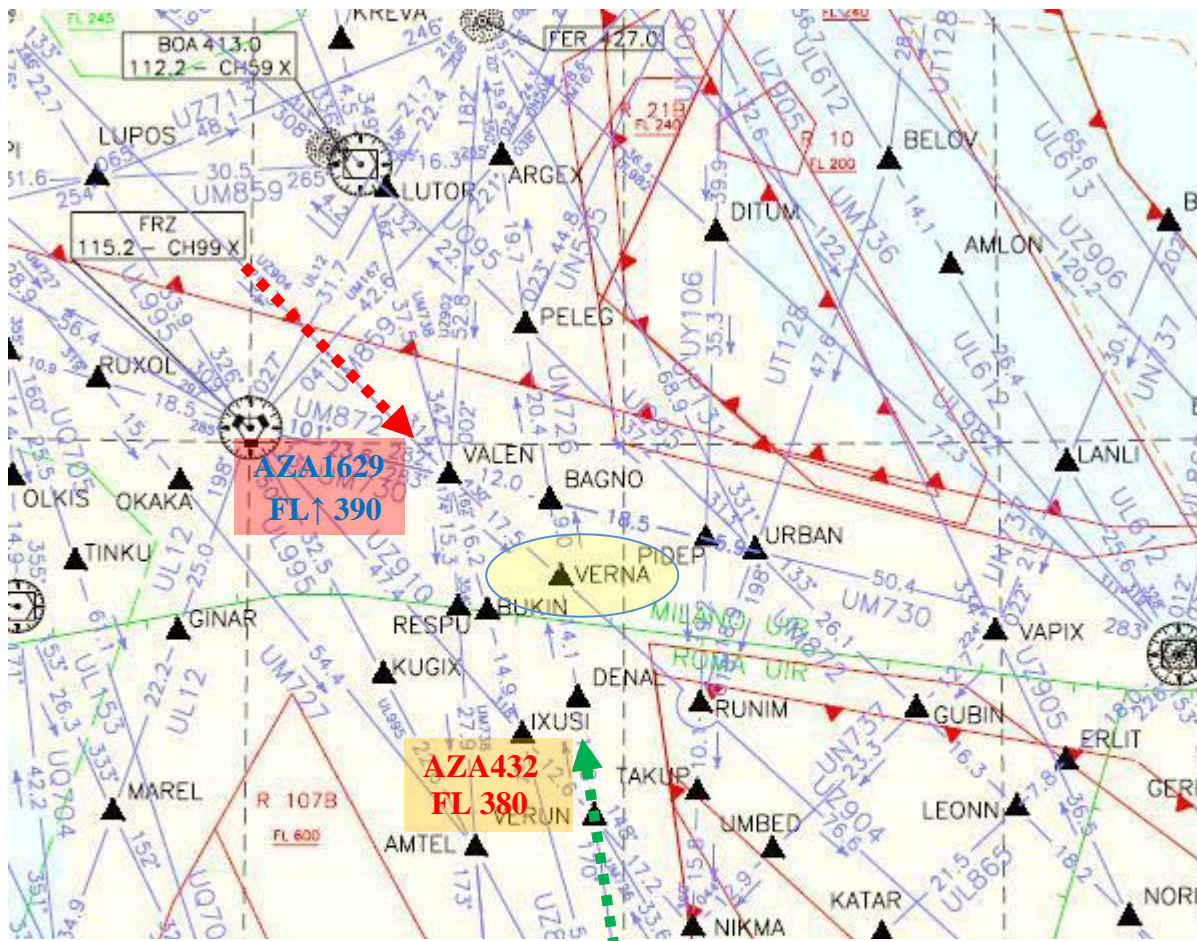
Destinatari: ENAC ed ENAV SpA.

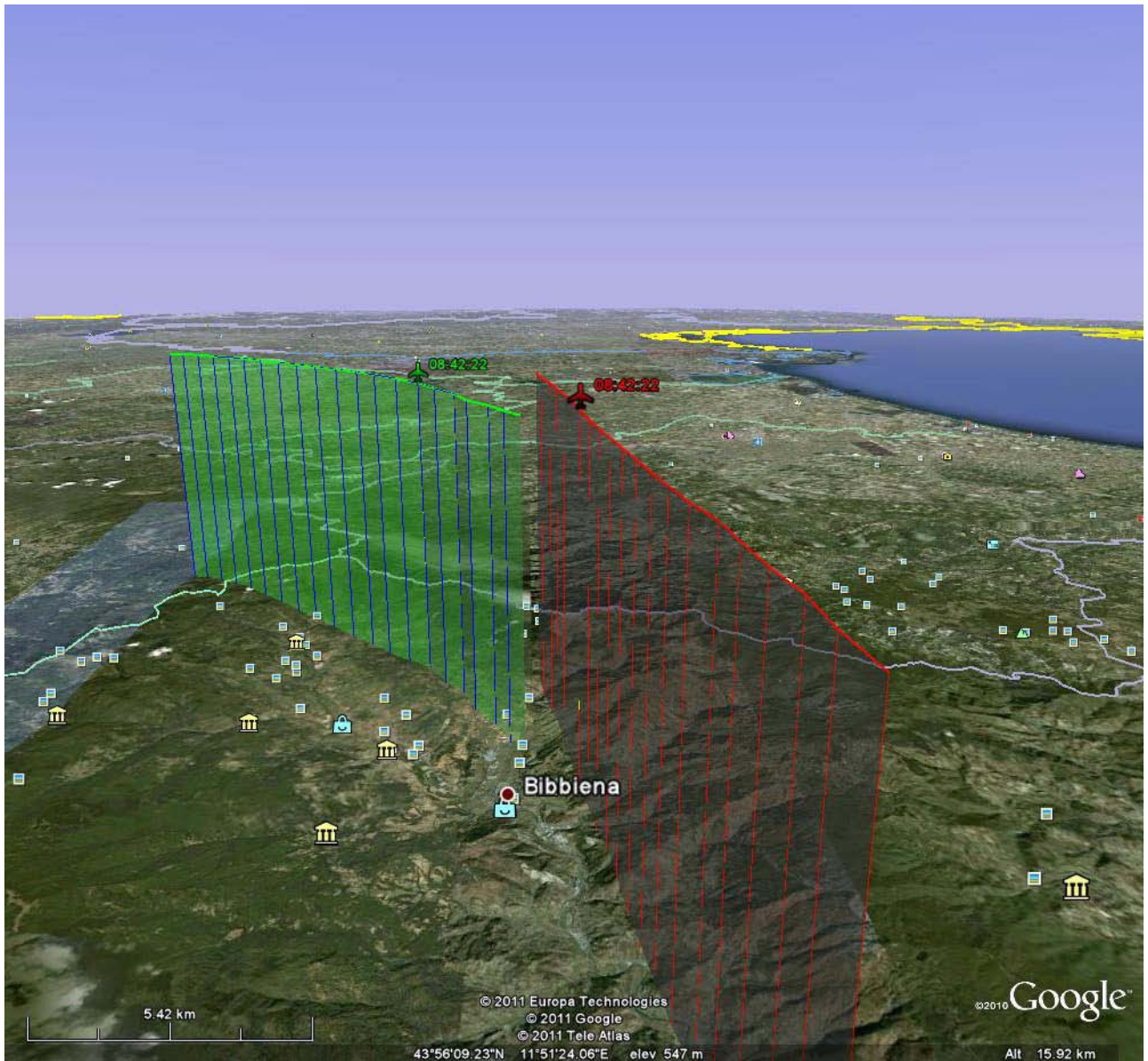
Testo: l'ANSV raccomanda di predisporre le necessarie fasi di addestramento OJT favorendo la collocazione del CTA in addestramento OJT e del suo istruttore OJTI in maniera supplementare al settore operativo e non complementare.

Elenco allegati

Allegato "A": area di accadimento dell'evento.
Allegato "B": assonometria del momento di relazione tra i due velivoli.
Allegato "C": trascrizione delle comunicazioni radio T/B/T.

Nei documenti riprodotti in allegato è salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento, in ossequio alle disposizioni dell'ordinamento vigente in materia di inchieste di sicurezza.





ALLEGATO “C”

ORARIO UTC	STAZIONE CHE CHIAMA	TESTO DELLA COMUNICAZIONE	PAROLE DUBBIE	OSSERVAZIONI E NOTE
Col. 1	Col. 2	Col. 3	Col. 4	Col. 5
08:28:21	AZA1629	Padova buon giorno, AZA1629 FL310 approaching VALEN		
	SUSEXE	AZA1629 Padova buon giorno radar contact, VALEN then PREKI		
	AZA1629	Valen-Preki, we request final 350		
	SUSEXE	Roger, stand-by for higher		
08:30:15	SUSEXE	AZA1629 climb to FL350		
	AZA1629	Climb FL350, 1629		
08:38:37	AZA1629	Padova 1629		
	SUSEXE	AZA1629 go		
	AZA1629	We have light turbulence now at FL350, any chance climb 370?		
	SUSEXE	AZA1629 roger, report Mach number, expected Mach number at FL370?		
	AZA1629	78, even 390 will be fine for us		
	SUSEXE	Confirm 390 you request?		
	AZA1629	Affirm, 37 or 39		
08:39:08	SUSEXE	AZA1629 roger, in this case climb to FL390		
	AZA1629	Climb FL390 AZA1629 thank you		
08:40:45	AZA432	Padova AZA432 level 380		
	SUSEXE	AZA432 buon giorno radar contact proceed BZO		
	AZA432	BZO, AZA432		
08:41:24				STCA ON
08:41:34	SUSEXE	AZA432 turn immediately right 20 degrees due traffic!		
08:41:42	SUSEXE	AZA1629 increase rate of climb and turn right 20 degrees		
08:41:48	AZA1629	1629, right 20 degrees confirm?		
08:41:52	SUSEXE	Affirm!		
08:41:58	SUSEXE	AZA1629 able to descend level 370?		
08:42:00	AZA1629	1629 affirmative!		
08:42:03	SUSEXE	Descend immediately 370 due to traffic!		
08:42:08	AZA1629	Descending 370 1629!		
08:42:11	SUSEXE	AZA432 Padova, climb to FL390 if able		
08:42:15	AZA432	432 is climbing		
08:42:21	AZA....*	We had the TCAS advise, we got the Resolution		* supponesi AZA432
08:42:27	SUSEXE	Roger		
08:42:28				STCA OFF

08:42:33	AZA432	AZA432 we had TCAS Resolution, we are now climbing 390, please confirm		
	SUSEXE	Affim, roger		
08:42:42	AZA432	We are maintaining 390, AZA432		
08:42:53	AZA432	Chi era il traffico?		
	AZA1629	La 1629		
	AZA432	Facciamo l'ASR vero?		
	AZA1629	Eh sì, guarda: io ho copiato che la deviazione di prua non era per me; la prima chiamata di 20 gradi non era per te per caso?		
	AZA432	E no, noi siamo diretti a BZO		
	SUSEXE	Avevo dato 20 gradi per entrambi		
	AZA1629	Ho capito: io avevo copiato la seconda chiamata, di 20 gradi, evidentemente la seconda era per me		
	SUSEXE	Ricevuto		
08:43:23	AZA1629	Sempre la 1629, l'altro traffico è?		
	SUSEXE	AZA432		
	AZA1629	432, tu non hai copiato la deviazione?		
	AZA432copiato, grazie		Incomprensibile la prima parte a causa di un ingresso in frequenza
08:43:50	AZA1629	Radar AZA1629, may we resume navigation to PREKI?		
08:44:18	SUSEXE	AZA1629 resume own navigation to PES		
	AZA1629	1629 to PES		
08:44:27	AZA1629	Per conferma, noi 1629 non abbiamo avuto nessun TCAS Resolution		
	SUSEXE	Ricevuto		
08:45:47	AZA432	AZA432?		
	SUSEXE	Go		
	AZA432	Just to confirm we are maintaining 390		
	SUSEXE	Yes Sir, you can descend now to FL380		
	AZA432	432 descend level 380		
08:46:14	SUSEXE	AZA1629 climb to FL390		
	AZA1629	Climb FL390 AZA1629		
	SUSEXE	And AZA1629 Padova?		
	AZA1629	Go ahead 1629		
	SUSEXE	Do you confirm you get the TCAS Advice or the Resolution?		
	AZA1629	We just got TCAS Advice but no Resolution 1629		
	SUSEXE	No Resolution confirm?		
	AZA1629	I do confirm		
	SUSEXE	AZA432 Padova		
	AZA432	Yes we had a climb resolution		

	SUSEXE	Thanks for information		
08:48:18	SUSEXE	AZA1629 Brindisi, 126875 buongiorno		
	AZA1629	126875, 1629 ciao		
08:49:31	SUSEXE	AZA432 Padova 132860 buongiorno		
	AZA432	132860, buon dì a voi		