

RAPPORTO D'INCHIESTA

INCONVENIENTE GRAVE

occorso agli aeromobili

**A320 marche I-LINH e due Tornado AM,
circa 10,5 NM a Sud-Est aeroporto Verona Villafranca,
20 novembre 2009**

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.**

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.

Ogni incidente o 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.

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).

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.

L'inconveniente grave oggetto del presente rapporto 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.

INCONVENIENTE GRAVE
tra l'aeromobile A320 marche I-LINH
e due velivoli Tornado dell'Aeronautica militare italiana (Lince 01)

| | |
|--|--|
| Tipo degli aeromobili e marche | Airbus 320 marche I-LINH e due Tornado dell'Aeronautica militare italiana con nominativo radio Lince 01. |
| Data e ora | 20 novembre 2009, 08.42 UTC (09.42 ora locale). |
| Località dell'evento | Circa 10,5 NM a Sud-Est dell'aeroporto di Verona Villafranca. |
| Descrizione dell'evento | L'Airbus A320 marche I-LINH, decollato da Verona Villafranca con destinazione Catania Fontanarossa (nominativo radio JET52G), mentre era nella fase di salita autorizzata per FL150 sulla SID FER6S riportava ed eseguiva una TCAS Resolution Advisory "Descend", incrociando la rotta con una coppia di velivoli Tornado dell'Aeronautica militare italiana che, a FL 105 ed in attività operativa (VFR-OAT), attraversavano il CTR di Garda da Ovest ad Est in direzione di Legnago. |
| Esercenti degli aeromobili | Rispettivamente WindJet SpA e Aeronautica militare italiana. |
| Natura dei voli | Trasporto pubblico passeggeri (I-LINH), attività operativa (Tornado). |
| Persone a bordo | A320 I-LINH 6 membri di equipaggio, 104 passeggeri. |
| Danni a persone e cose | Nessuno. |
| Informazioni relative al personale controllore del traffico aereo | La configurazione operativa in atto a Garda Avvicinamento era costituita dalla posizione di controllore radar e dalla posizione di controllore coordinatore (procedurale). Entrambe le posizioni erano coperte da personale qualificato ed abilitato, senza attività di addestramento in corso. I compiti affidati ai due controllori del traffico aereo erano i seguenti: per il controllore radar, di fornire il servizio di controllo del traffico aereo con l'ausilio del radar agli aeromobili GAT/OAT - IFR/VFR, nell'ambito del CTR di GARDA; per il controllore coordinatore/procedurale, di effettuare i coordinamenti telefonici necessari con gli enti ATS limitrofi. |
| Informazioni meteorologiche | Si trascrive il METAR di interesse relativo all'aeroporto di Ghedi-LIPL (aeroporto di partenza e di previsto rientro della coppia di Tornado): 07.55 Z METAR LIPL VRB01KT 3000 BR FEW050 SCT230 09/08 Q1032 - vento da direzione variabile intensità 1 nodo, 3000 metri di visibilità, foschia, nuvolosità da 1 a 2 ottavi a 5000 piedi, nuvolosità da 3 a 4 |

ottavi a 23.000 piedi, temperatura al suolo 09 °C con temperatura del punto di rugiada 08 °C, pressione atmosferica riportata al livello medio del mare (regolaggio altimetrico) 1032 hectopascal.

Altre informazioni

L'evento è occorso nello spazio aereo del CTR di GARDA che, al momento dell'evento in trattazione, era di giurisdizione del Centro militare di Controllo di avvicinamento di Garda (Garda APP/Radar) dell'Aeronautica militare italiana. Il CTR era articolato su tre zone: la Zona 1 si estendeva dalla superficie del suolo sino a 2500 piedi AMSL (Above Mean Sea Level); la Zona 2 sovrastava la Zona 1 e si estendeva a Sud fino a seguire il corso del fiume Po da 2500 piedi AMSL fino a FL 245; la Zona 3, contigua a Sud della Zona 2, si estendeva da 3000 piedi AGL (Above Ground Level) fino a FL 245 (Allegato "A"). L'intera Zona 1 e le Zone 2 e 3 dalle rispettive basi fino a FL 195 erano spazi aerei classificati "D", mentre al di sopra la classificazione dello spazio aereo diventava "C". La giurisdizione di Garda APP/Radar era comunque limitata a FL 225, mentre era demandata a Padova SCCAM (Settore di coordinamento e controllo dell'Aeronautica militare) la competenza ATS per il volume di spazio aereo delle Zone 2 e 3 da FL 230 a FL 245.

L'intero volume di spazio aereo del CTR, inclusa la Zona 2 dove è avvenuto l'evento, era sotto la copertura di un radar primario (PSR) e di un radar secondario (SSR), con parziali limitazioni che non interessavano comunque l'area dell'evento in questione; non erano state inoltre registrate limitazioni nella funzionalità dei radar in questione, né erano in corso attività di manutenzione degli stessi.

Gli spazi aerei classificati "C" e "D" sono entrambi spazi aerei controllati, all'interno dei quali sono permessi sia voli con piano di volo IFR, sia voli con piano di volo VFR; ad entrambe le tipologie di volo viene fornito il servizio di controllo del traffico aereo, ma la separazione viene applicata tra IFR e IFR e tra IFR e VFR nello spazio aereo classificato "C", mentre solo tra IFR e IFR nello spazio aereo classificato "D". In quest'ultimo tipo di spazio aereo tra voli IFR e voli VFR viene fornita solo informazione di traffico (*traffic information*) e, su richiesta, suggerimenti per l'evitamento del traffico (*traffic avoidance advice*).

Analisi

Dinamica dell'evento.

Il 20 novembre 2009 l'Airbus A320 marche di immatricolazione I-LINH, operante il volo JET52G da LIPX (Verona Villafranca) a LICC (Catania), era decollato alle 08.39 (orario di riferimento del Centro militare di Controllo di avvicinamento di Garda, nominativo Garda APP/Radar, dell'Aeronautica militare italiana) come autorizzato sulla SID FER6S con salita iniziale a FL 110. Alle 08.41 il volo JET52G contattava Garda APP/Radar attraversando 5000

piedi e veniva autorizzato a continuare la salita fino a FL 150; contestualmente gli veniva data informazione di traffico relativamente a 2 Tornado, con l'indicazione della loro posizione su un piano orizzontale riferito al quadrante dell'orologio pari alle ore una, ad una distanza di 8 miglia nautiche (NM), da destra a sinistra con andamento verso Est, ma senza indicazione della loro posizione verticale.

Garda APP/Radar forniva complementare informazione di traffico a Lince 01 quando la distanza era di 5 NM, ma specificando, in questo caso, l'attuale posizione verticale dell'A320 ed il livello a cui stava salendo. Alle 08.41.40 Garda APP/Radar ribadiva a JET52G l'informazione di traffico aggiornata alla distanza di 4 NM, ancora mancante però dell'indicazione sul piano verticale, ma replicata dall'equipaggio dell'I-LINH con l'informazione del traffico in vista.

Garda APP/Radar ribadiva l'informazione di traffico a Lince 01 aggiornando sia la distanza (2 NM), sia la posizione verticale dell'A320 (FL 80), aggiungendo che era in vista. Alla replica di Lince 01 «Looking», Garda APP/Radar gli comunicava in successione che la distanza era di 1 NM e che «the other traffic has you in sight».

Immediatamente dopo, alle 08.42.30 circa, JET52G comunicava di eseguire una TCAS RA DESCENT.

Considerazioni.

Sulla base delle informazioni fornite dall'Aeronautica militare italiana e dall' esercente dell'I-LINH è stato possibile ricostruire la dinamica dell'evento, aggiungendo elementi oggettivi ricavati dall'osservazione dello schermo radar e dall'analisi dei dati scaricati dal DFDR (Digital Flight Data Recorder) dell'Airbus A320.

- Lince 01 era decollata alle 08.30 da Ghedi con piano di volo VOAT (traffico operativo in VFR), ma, a causa della visibilità al suolo inferiore a 5 km, aveva ricevuto la necessaria autorizzazione al VFR speciale da parte dell'ente di avvicinamento competente (Garda APP/Radar). La coppia di Tornado si era quindi diretta nell'area LIR-103 per un'attività programmata di cinque minuti nel blocco di livelli da FL 95 a FL 105.
- Alle 08.36, terminata l'attività in LIR-103, Lince 01 comunicava a Garda APP/Radar di lasciare la località di Casalmaggiore, posta sull'ansa del fiume Po a Nord-Ovest della LIR-103, a FL 105 e di procedere verso Est, via Borgoforte, Legnago (lasciando quindi il CTR di Garda), Rovigo e Comacchio. L'autorizzazione emessa da Garda APP/Radar era stata il risultato di una consultazione intercorsa con Lince 01, da cui era emerso che entrambi i velivoli della formazione avrebbero mantenuto la rotta

autorizzata a FL 105. Il piano di volo originario VFR della missione Lince 01 non aveva subito modifiche, ma la condizione di visibilità in volo non veniva mai riportata (non veniva quindi appurato se esistessero condizioni per il VFR, piuttosto che per il VFR speciale); la coppia di Tornado, anche in forza della natura di traffico aereo operativo militare, procedeva quindi secondo le condizioni specificate nell'autorizzazione rilasciata da Garda APP/Radar su una rotta VFR diversa da quelle pubblicate in AIP Italia ENR 6.3-5.

- Quando alle 08.39 il volo JET52G decollava da Verona Villafranca con l'autorizzazione rilasciata e non emendata da Garda APP/Radar sulla SID FER6S, in salita per FL 110, tale *clearance* presentava già delle criticità, in quanto non garantiva una separazione da altro traffico autorizzato; in questo caso, ancorché non fosse richiesta l'applicazione di una separazione standard, va però tuttavia rilevato che il volo JET52G era decollato senza informazioni di traffico, in relazione alla *clearance* ricevuta.

La diversa modalità di gestione tra voli IFR e voli VFR nella fornitura dei servizi ATC tra gli spazi aerei controllati di differente classificazione non può non soddisfare, comunque, lo scopo delle autorizzazioni rilasciate dal controllo del traffico aereo, che sono emesse per rendere spedito e per separare il traffico e sono basate sulle condizioni di traffico conosciute che influenzano la sicurezza delle operazioni degli aeromobili. Infatti, l'emissione di un'autorizzazione da parte di un ente del controllo del traffico aereo costituisce titolo per un aeromobile a procedere in sicurezza solo in relazione al traffico aereo conosciuto dall'ente stesso.

Il Centro militare di Controllo di avvicinamento di Garda (Garda APP/Radar) era equipaggiato con un sistema di radar primario e secondario, attraverso il cui ausilio forniva il servizio di controllo di avvicinamento nel CTR di Garda nei confronti, nel caso in trattazione, di traffici conosciuti, identificati ed autorizzati, ma era comunque tenuto, in quanto ente del controllo del traffico aereo che forniva il servizio ATC con l'ausilio del radar, a fornire informazioni sui rischi di collisione, laddove avesse osservato che un volo identificato e controllato si fosse trovato su una traiettoria in conflitto rispetto a quella di un aeromobile sconosciuto che avesse ritenuto potesse costituire rischio di collisione, informando ed istruendo, anche di propria iniziativa, il traffico controllato in modo conseguente.

Nel caso in questione, le informazioni di traffico fornite al volo IFR (JET52G) relativamente alla coppia di traffico militare (VFR operativo) sono risultate carenti della dimensione verticale, almeno fino a quando questi non sono stati dichiarati in vista; in realtà il comandante del volo

JET52G (PF, Pilot Flying) aveva avuto modo di osservare solo uno dei due velivoli componenti la formazione Lince 01, mentre entrambi erano stati osservati dal copilota (PNF, Pilot Not Flying). Al momento dell'avviso di risoluzione TCAS, i velivoli militari venivano osservati dall'equipaggio del volo JET52G ad una quota superiore di circa 700 piedi, in una ripida virata a destra, su una traiettoria, desunta dal radar, di circa 10 NM a Nord della rotta nominale autorizzata (Allegato "B").

Il volo JET52G in salita per FL 150 e la formazione Lince 01 livellata a FL 105 hanno avuto un margine esiguo di tempo per rilevare le reciproche posizioni, pur in presenza di una ripetuta, anche se non sempre puntuale, informazione di traffico da parte di Garda APP/Radar.

Secondo la base dei tempi registrati dal DFDR del volo JET52G, che differiscono sensibilmente dalla base dei tempi delle comunicazioni terra-bordo-terra registrate da Garda APP/Radar, il volo JET52G registrava la Resolution Advisory alle 08.41.34 (tale orario è compatibile con quello immediatamente successivo alla comunicazione di riporto di traffico in vista) mentre attraversava in salita 9170 piedi con un rateo impostato di salita di 3600 piedi/min. A tale orario faceva seguito, in rapida successione, il disinserimento dell'autopilota alle 08.41.37, ad una quota registrata di 9310 piedi, e la cessazione dell'allarme di Resolution alle 08.41.51, al culmine della salita di circa 9420 piedi con un variometro impostato a scendere di 2500 piedi/min. Alle 08.42.10, il volo JET52G livellava 300 piedi più in basso, pronto a riprendere la normale navigazione verso FER, nuovamente in salita per FL 150.

Il complesso ATM (Air Traffic Management) è rappresentato dall'aggregazione di funzioni di volo (equipaggi di aeromobili) e funzioni di terra (controllo del traffico aereo), fornite per assicurare la sicura ed efficiente movimentazione degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni, nella responsabile applicazione delle rispettive procedure operative sviluppate nel contesto delle regole vigenti. A questi due elementi si aggiunge la componente tecnologica del TCAS (Traffic Collision Avoidance System), che offre agli equipaggi di volo le indicazioni necessarie ad evitare dei potenziali rischi di collisione che azioni improprie, sotto il profilo procedurale, potrebbero aver messo nelle condizioni di non prevenire.

Nella circostanza in questione appare evidente che il ruolo preminente nella risoluzione del conflitto sia stato svolto dalla componente tecnologica, mentre le altre due componenti non hanno compiutamente svolto il ruolo loro proprio: la funzione di terra non ha propriamente espletato l'esercizio delle proprie funzioni finalizzate al soddisfacimento degli obiettivi dei servizi del traffico aereo, assumendo, piuttosto, un ruolo di osservatore passivo, mentre la funzione di volo, da parte di entrambi gli equipaggi

coinvolti, non ha favorito con azioni o richieste alcun incremento della *situational awareness*, che potesse indurre la funzione di terra al necessario riesame della situazione venutasi a creare con le autorizzazioni emesse.

Non è stata mai fornita l'evidenza oggettiva della riduzione quantitativa della separazione nella relazione intercorsa tra il volo JET52G e la formazione Lince 01, ma prima del riporto di TCAS da parte dell'equipaggio JET52G la posizione del gregario, rispetto al leader della formazione Lince 01, era stata osservata alla sua sinistra ed è probabile che con questo aeromobile si sia realizzata la maggiore riduzione di separazione sul piano orizzontale, mentre sul piano verticale rimane la registrazione misurata dal TCAS di JET52G con un valore di circa 700 piedi.

Premesso che le zone di controllo del traffico aereo (CTR) non possono che essere spazi aerei controllati all'interno dei quali si sviluppano procedure strumentali di arrivo e partenza e nei quali tutti gli aeromobili che vi si muovono devono essere conosciuti dall'univoco competente ente di controllo del traffico aereo, la diversa classificazione dello spazio aereo ("C" o "D") può essere funzione solo dei fattori già previsti dall'Annesso 11 ICAO, Cap. 2, 2.4 (tipi dei traffici aerei interessati, densità del traffico aereo, condizioni meteorologiche, altri fattori pertinenti). Di particolare rilievo risulta essere il grado di interazione tra voli condotti con regole diverse (IFR/VFR), nel senso che un'interazione minima o nulla può far optare per una scelta di classificazione "D", mentre un'interazione sensibile potrebbe consigliare una classificazione di spazio aereo con maggiori vincoli.

La scelta di dotare di sistema radar un ente del controllo del traffico aereo che ha giurisdizione su un determinato volume di spazio aereo, di norma, viene fatta allo scopo di dare maggiore efficacia all'azione di controllo in un contesto di spazio aereo in cui i fattori del citato Annesso 11 ICAO, singolarmente o in interazione tra loro, ne individuino il valore aggiunto. Come già ricordato, la diversa classificazione dello spazio aereo controllato non solleva mai l'ente ATC dalle funzioni proprie con l'impiego del radar nei servizi di controllo del traffico aereo.

Cause

L'evento è stato determinato dall'equivoca individuazione degli opportuni ambiti di competenza nell'esercizio di fornitura del servizio di controllo di avvicinamento, con l'ausilio del radar, da parte di Garda APP/Radar. Al verificarsi dell'evento hanno, per parte loro, contribuito anche gli equipaggi dei voli coinvolti, con un comportamento non sufficientemente conservativo che ha dato evidenza di una non ottimale *situational awareness* da parte degli equipaggi stessi.

Le condizioni meteorologiche registrate a terra all'aeroporto di Ghedi (aeroporto di partenza e previsto rientro della

missione VFR-OAT Lince 01) e presunte in volo nell'area del CTR di GARDA potrebbero aver contribuito ad alimentare una falsa certezza nella resa del servizio di controllo del traffico aereo da parte di Garda APP/Radar.

Raccomandazioni di sicurezza

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

Raccomandazione ANSV-10/1604-9/1/I/11

Motivazione: la corretta classificazione degli spazi aerei, con particolare riferimento a quelli controllati, è premessa fondamentale per la corretta identificazione da parte di tutti gli attori coinvolti del servizio del traffico aereo che vi venga fornito. Tale condizione è funzionale al mantenimento di adeguati standard di sicurezza nelle operazioni di volo.

Destinatari: Aeronautica militare, ENAC ed ENAV SpA.

Testo: l'ANSV raccomanda di verificare la correttezza di classificazione dello spazio aereo dei CTR italiani, in relazione alle possibili interazioni tra voli condotti con regole diverse ed avendo cura di considerare i vincoli operativi determinati dalle funzioni del servizio ATC con l'impiego del radar.

Elenco allegati

| | |
|---------------|---|
| Allegato "A": | Garda CTR. |
| Allegato "B": | dinamica dell'evento. |
| Allegato "C": | trascrizione comunicazioni radio terra-bordo-terra. |

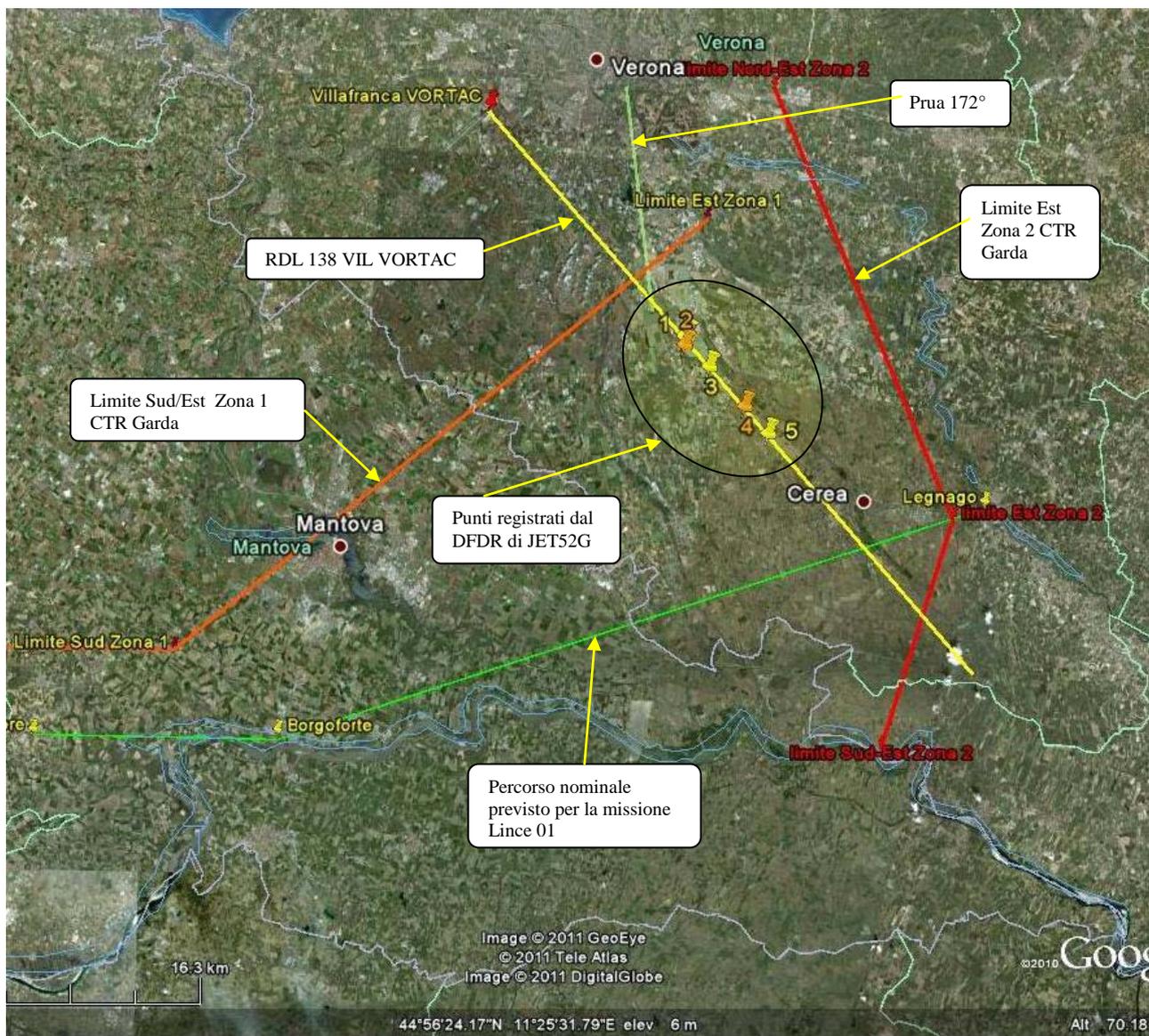
Nei documenti riprodotti in allegato è salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento, in ossequio alle disposizioni dell'ordinamento vigente in materia di inchieste di sicurezza.



CASALMAGGIORE

BORGOFORTE

LEGNAGO



SID FER6S: dopo decollo da RWY 04 procedere prua pista ed attraversando 850 piedi (comunque non prima di VIL VORTAC) virare a destra su prua 172° fino ad intercettare e seguire RDL 138 VIL VOR per FER NDB. A causa delle procedure di salita iniziale, la prua 172° rappresentata nella figura è indicativa di una qualsiasi parallela della stessa.

- SEQUENZA PUNTI DFDR:
- 1 - 08.41.34 - TCAS Resolution Advisory JET52G;
 - 2 - 08.41.37 - disingaggio autopilota;
 - 3 - 08.41.51 - disattivazione warning;
 - 4 - 08.42.10 - fase di ripristino del normale profilo di salita;
 - 5 - 08.42.22 - normale profilo di salita.

| ORARIO UTC | STAZIONE CHE CHIAMA | TESTO DELLA COMUNICAZIONE | PAROLE DUBBIE | OSSERVAZIONI E NOTE |
|------------|---------------------|--|---------------|---|
| Col. 1 | Col. 2 | Col. 3 | Col. 4 | Col. 5 |
| 08:30 | | | | Orario di decollo da Ghedi della coppia di Tornado nom. Lince 01 - procede Casal Maggiore e quindi ingaggia la LIR-103 per 5 minuti |
| 08:36:10 | LINCE 01 | Leaving Casal Maggiore proceed east-bound Borgo – Legnago – FL105 | | |
| | GARDA | Roger, proceed and report Borgo. We're going to coordinate. | | |
| 08:37:20 | GARDA | LINCE 01 report intentions after Legnago | | |
| | LINCE 01 | Will be Rovigo – Comacchio same level | | |
| 08:39 | | | | Decolla da Villafranca il volo JET52G sulla SID FER6S |
| 08:39:25 | GARDA | LINCE 01 confirm 105/95? | | |
| | LINCE 01 | Negative 105 both | | |
| 08:39:50 | LINCE 01 | Garda, LINCE 01 marking Borgo proceeding Legnago crossing R-103 | | |
| 08:40:18 | GARDA | LINCE 01, Garda...può chiamarci una volta al suolo? | | |
| | LINCE 01 | Wilco | | |
| | JET52G | Garda good morning JET52G | | |
| | GARDA | JET52G radar contact confirm passing 5000? | | |
| 08:41:05 | JET52G | Confirm | | |
| | GARDA | Roger continue climb FL150, traffic information 2 Tornado at your 1 o'clock 8 miles right to left east-bound | | |
| | JET52G | Copy that, looking out and climbing 150 | | |
| | GARDA | LINCE 01 traffic is at your 11 o'clock 5NM left to right 70 climbing 150 Airbus 320 | | |
| | LINCE 01 | LINCE 01 look | | |
| 08:41:40 | GARDA | JET52G now traffic 1 o'clock 4NM right to left | | |
| | JET52G | Traffic in sight JET52G | | |
| | GARDA | Roger. LINCE 01 traffic at 9 o'clock 2NM 80 climbing has you in sight | | |
| | LINCE 01 | Looking | | |
| | GARDA | LINCE 01 9 o'clock 1NM | | |
| 08:42.10 | LINCE 01 | ...(incomprensibile)...copy traffic | | |
| | GARDA | The other traffic has you in sight | | |
| | JET52G | TCAS DESCENT JET52G | | |
| | GARDA | Roger... | | |

| | | | | |
|----------|----------|---|--|-------------------------------------|
| 08:42:45 | JET52G | Resuming navigation inbound FER FL150 | | |
| 08:43:05 | LINCE 01 | Ready to switch LINCE 01 | | |
| 08:44:00 | GARDA | JET52G confirm 125 climbing? | | |
| | JET52G | Confirm | | |
| | GARDA | For information the other traffic was VFR traffic, contact Padova | | |
| | JET52G | And just for information from JET52G we had TCAS DESCENT due to military aircraft | | |
| | GARDA | Roger Sir, but I told you the traffic information. We are in "D" airspace, so I got the situation...134,75(*) | | (*) freq. del settore di Padova ACC |
| | JET52G | 134,75 | | |