



BOSNIA AND HERZEGOVINA
Ministry of Communication and Transport
Directorate of Civil Aviation

Događaj:	Postavljanje parametara STCA
Datum, vrijeme i mjesto događaja:	24.07.2019. godine, 08:00 UTC, ATCU I
Učesnici u događaju i njihovo stanje:	<ul style="list-style-type: none">- Vazduhoplov- Vazduhoplov
Opis događaja:	<p>Podnosilac izvještaja je naveo sledeće:</p> <p>"Vazduhoplov setovan FL 320 provjeren i MODE S iz extend label FL 320 zrakoplov na našoj freq 128,885 status korelisan, na radarskom pokazivacu u label-u prikazan FL321 DLH2KV setovan FL330 provjeren i MODE S iz extend label FL 330 zrakoplov na freq ACC ZG status nije korelisan, na radarskom pokazivacu u label-u prikazan FL 330 07:59 Upaljen STCA prediction 08:02 Upaljen STCA violation. U Zagrebu isti STCA koji se tice navedena 2 zrakoplova nije aktiviran. Problem uzrokovan setovanjem parametara za aktiviranje STCA. O parametrisanju STCA je bilo rijeci i ranije, ali se po tom pitanju nije nista unaprijedilo."</p>
Opis postupaka učesnika u događaju:	
Okolnosti pod kojima se događaj desio:	

<p>Preduzete mjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vazduhoplovni subjekt s kojim je događaj u vezi; 2. Organizacione jedinice BHDCA. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sprovedena je istraga ovog događaja. Zaključci koji proističu iz ove istrage: <ul style="list-style-type: none"> - STCA „prediction“ i „violation“ je zabilježen u BHANSA operativnom sistemu (MangAir); - HKZP sistem nije identifikovao potencijalni konflikt, što je potvrđeno u koordinaciji sa ACC Zagreb; - Oba predmetna zrakoplova, su letjeli sa stabilnim putanjama bez oscilacija visine („maintaining flight level“); - Problem definisanja STCA u BHANSA-i u odnosu na susjedne centre, HKZP i SMATSA-u, je identifikovan prvi put 2016. godine; - Nema informacija da je do zaključenja ovog izvještaja izvršeno preispitivanje i ažuriranje parametara za STCA alat; - Postojeći parametri STCA u sistemu MangAir su preuzeti iz sistema AIRCON; - Dokument „Procedura za promjenu AIRCON adaptacijskih parametara“, definiše odgovornosti za definisanje parametara STCA alata; - EUROCONTROL-ov dokument „Guidelines for Short Term Conflict Alert Part III - Implementation and Optimisation Examples“, daje jasne primjere kao i metodologije za utvrđivanje parametara za STCA alat; - Zbog povećanja obima saobraćaja nakon 05.12.2019. godine, moguće je očekivati porast broja STCA alarma, od kojih neki mogu predstavljati lažne alarme („false“ ili „nuisance“), a koji zbog neadekvatnog parametrisanja alata mogu ugroziti postojeći nivo sigurnosti. 2. Stručna lica SMD-a su izvršila analizu događaja.
---	---

Indeks procjene rizika i razlog: (Vidjeti Prilog 2, 3. i 6 ovog Uputstva)	C5 (Risk ATM) i E5 (Risk ATM ground) prema RAT alatu EUROCONTROL-a Ovaj događaj predstavlja značajnu nezgodu (Nezgoda čije pojedinosti ukazuju da se nesreća, ozbiljna ili veća nezgoda mogla desiti, da se rizik nije otklonio unutar granica bezbjednosti ili da je drugi vazduhoplov bio u blizini). Što se frekvencije tiče, ovakva vrsta događaja se dešava veoma rijetko.
Prijedlog mjera prevencije: (Bezbjednosne preporuke)	Preispitati i ažurirati parametre STCA alata, koji se koriste u sistemu MangAir, u skladu s odgovornostima definisanim u dokumentu „Procedura za promjenu AIRCON adaptacijskih parametara“, te u skladu s preporukama iz dokumenta „Guidelines for Short Term Conflict Alert Part III - Implementation and Optimisation Examples“.
Prijedlog drugih mjera:	
Da li je potrebno dalje ispitivanje događaja: DA/NE (dati obrazloženje)	
Potpis imenovanog lica koje je radilo na obradi i analizi događaja i datum: (Ako na obradi i analizi radi više imenovanih lica)	Ilija Savatić,
Potpis rukovodioca Odjeljenja i datum:	