



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

Događaj:	Oštećenje elise pri startovanju motora
Datum, vrijeme i mjesto događaja:	22.06.2021. godine, 10:55 UTC, aerodrom
Učesnici u događaju i njihovo stanje:	<ul style="list-style-type: none">- Avion- Pilot aviona
Opis događaja:	<p>Podnosilac izvještaja je naveo:</p> <p>Bez pokusaja opravdanja svojeg propusta i odgovornosti kao pilota, u cilju ukazivanja na elemente koji su svakako doprineli događaju i u cilju da se isti ne dogode drugima ukazujem:</p> <p>- Nema postovanja standarda i procedura kada je u pitanju GA u smislu prihvata i obezbedjenja na parkingu ! Nekada dodje parker i postavi samo cokove ispod tockova, nekada postavi cokove ispod tockova i cunjeve oko aviona, nekada dodje i ne postavi nista kada pita da li avion ostaje da prenoci ili ne, nekada samo pozdravi i ode i ne pita nista a nekada kada znaju da ce biti drugi let i ne dodju...</p> <p>Ako pilot ne skloni sam cokove i cunjeve onda se bune kako pilot glumata i tesko mu da skloni cokove a ako skloni sam onda je problem zasto je sklonio sam i zasto nije cekao da neko dodje i da ih skloni ... , svi to sve znaju jer se to svakodnevno desava i to je postalo i da ne kazemo normalno ali nista neobicajeno, medjutim problem je sto nema ustaljenih standarda onda se gubi rutina i ulazi u mogucnost previda.</p>

<p>Opis događaja:</p>	<p>- Generalno na dosta aerodroma ne postoji mogućnost dopune benzinom (čak ni 100LL a kamoli bezolovni 95 octana....,samo se JET A1 obezbeđuje za business avijaciju i putnički saobraćaj), i ako svi aerodromi uredno naplaćuju svoje usluge. To pilote dosta psihicki uznemirava jer su primorani da se snalaze i da moljaku razne ljude na službenim prolazima i da privatno rješavaju unos u kantama i sipanje goriva itd – sve to uslozjava operacije na aerodromu i utice na drastično gubljenje vremena koje je u operacijama za aerial work.</p> <p>Parkeri i Supervisor i nakon što „follow me car“ sprovede avion na parking više ne obraćaju pažnju na GA jer su mali i laki i jeftini H/L i samim tim nisu bitni pa im se i ne pridodaje nikakva važnost pa ih i ne serviraju, sa druge strane piloti to razumiju pa niko i ne traži posebno prisutnosti parkera jer se to sve nekako precutno smatra malom avijacijom i ako bi se pilot malog aviona posebno bunio ispada da se bahati itd ...Pogotovu kada je gužva, spica ili kao upravo toga dana velika vrućina i nigde nikoga nema jer su svi (a i nema dovoljno parkera uglavnom na aerodromima), pored velikog aviona ili negde u hladu sakriveni da ne stoje na stajanci na suncu...Pri tome često se niko ne javlja na frekvencijam „ground“ gde pilot može da pozove za „ground“ operacije i pripreme za let pa između ostalog i tražiti da dodje supervizor kada treba naplatiti ili parker da skloni cokove ...često su frekvencije „ground“-a kaplovanе sa frekvencijom tornja i kada se pozove na „ground“ kazu „javite se na toranj“ i na tornju po defaultu sve je brže i odmah je psihicki osećaj da se nameće zurbа da se odradi „clearance“ za taxi i poletanje itd...tako da i ako je pilot sedeo dugo u avionu i čekao da dodje neko da pomeri cunjeve i cokove i nikoga nema, a toranj pita da li ste u mogućnosti da poletite u narednih 3-5 minuta zbog dolazećeg saobraćaja onda pilot skloni levom nogom cок ispred levog točka a copilot to isto uradi desnom nogom i skloni desni cок ispred desnog točka i polako krenu na taksiranje jer su dobili od tornja „clearance“ za taxi i poletanje kao i tog dana u tom konkretnom slučaju.</p>
-----------------------	---

Opis događaja:

- Tako da odprilike u skladu sa goreopisanom situacijom i sledom događaja, obzirom na nedostatke parkera i pod pritiskom da je se oduzilo sve i da trebamo da stignemo barem nesto jos da snimimo pre popodnevni senki, nisam ponovno obisao oko aviona jer sam to vec bio uradio nakon sipanja goriva, kada sam ponovo proverio ulje i odradio ceo predpoletni pregled po navici, jednostavno sam napravio previd jer sam nakon pregleda provere aviona otisao u operativni centar da platim aerodromske takse i po povratku sam sjeo u kabinu aviona po principu imajući u glavi da je sve oko aviona provereno i nisam video cunj iz kabine. Pri polasku na taksiranje nakon 10 – 20 cm samo sto sam pomerio avion doslo je do kontakta elise u plastici cunj i ostecenja elise Avion nije imao nikakva ostecenja, elisa je zamenjena i avion je bezbjedno poletio.

- Svestan svega goreopisanog i ako smatram da je dodjaj rezultat skupa svih elemenata goreopisanih i uz to jos i velika temperatura i zurba itd doprinelo je da se nacini previd. Svi smo zajedno doprineli ali krivica i odgovornost je svakako moja-PIC. Kako nije napravljena steta trecim licima, a meni licno na avionu je steta na toj elisi koja je zamenjena vec velika tako da smatram da ne postoji potreba za nekim kaznama ili sankcijama bilo koje vrste, materijalno sam vec kaznjen kupovinom nove elise, i svim troskovima operativnim oko dolaska mehanicara i zamene elise itd ...a sto se tice edukativnog dela odmah sam dao nalog da se u avione obaveze da se pre starta izvrsi ponovni „walk around“ bez obzira da li je to radjeno pre odlaska na placanje aerodromskih taksi itd, da to bude sastavni deo check liste u „before start up check-u“ kao predlozenu meru u svojoj kompaniji!

<p>Opis događaja:</p>	<p>Drugi podnosilac izvještaja je naveo sledeće:</p> <p>Vazduhoplov je bio parkiran na parking poziciji i posada je dobila odobrenje od ATC-a za startovanje motora. Posada je samostalno, mimo propisane procedure izvukla podmetače ali ne i sigurnosne čunjeve koji su bili postavljeni oko vazduhoplova. Nečekajući dolazak našeg parker signaliste da ukloni podmetače i čunjeve, posada je startovala motor kojom prilikom je došlo do kontakta elise i sigurnosnog čunja, kojom prilikom je došlo do oštećenja elise vazduhoplova.</p>
<p>Opis postupaka učesnika u događaju:</p>	<p>Posada vazduhoplova je uklonila podmetače ali ne i sigurnosne čunjeve. Zapuštanje motora urađeno bez prisustva parker signaliste, te je tom prilikom došlo do udara elise o sigurnosni čunj nakon čega je ista oštećena.</p>
<p>Okolnosti pod kojima se događaj desio:</p>	<p>Dio platforme i pozicija vazduhoplova na kojoj se nalazio predmetni vazduhoplov nije u vidokrugu kontrolora letenja na tornju a zbog pozicije i visine nove zgrade aerodroma, pozvan je OPC aerodroma, te je tražena informacija o pomenutom vazduhoplovu. Nakon provjere OPC aerodroma dostavlja informaciju da vazduhoplov ima tehničkih problema i da obustavlja planirani let.</p>

<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. Aerodrom i kontrola letenja su dostavili Izvještaj o događaju BHDCA. <p>U skladu sa dokumentima "Sporazum o nivou usluga između aerodroma" (6.10 Opšta načela rada). "Uputstvo i lokalne instrukcije za rad kontrole letenja" (6.1.6 Dužnosti aerodromskog kontrolora na poziciji GMC (Ground Movement Controller). 12.1.4 Platforma), te ICAO Doc 4444 (10. Clearances and information. Part V Function of aerodrome control towers) aerodromski kontrolori vazdušnog saobraćaja nisu odgovorni za kretanje po platformi u prostoru između crvene linije i aerodromskih objekata, jer ista nije prostor nadležnosti kontrole letenja.</p> <p>U cilju unapređenja bezbjednosti letenja (Safety), BHANSA je uputila dopis aerodromu u kome je predloženo: jedan od načina rješavanja problema je mjera na operativnom nivou, na način publikovanja odgovarajuće informacije/uputstva za posade vazduhoplova sa elisnim i turboelisnim motorima, a kroz vazduhoplovne kanale (NOTAM/AIP BiH), te apliciranjem iste po ukazanoj potrebi.</p> <p>U cilju uspostavljanja dugoročnih korektivnih mjera za rješavanje ovakvih i sličnih pitanja BHANSA je predložila formiranje zajedničke radne grupe, koja bi radila na iznalaženju kako ad-hoc, tako i dugoročnih tehnoloških rješenja identifikovanih problema i planiranih strateških potreba, a koji bi bili inkorporirani u postojeće dokumente koji regulišu nivo usluga između aerodroma i BHANSA-e.</p> <p>Aerodrom je podržao inicijativu koju je predložila BHANSA, po pitanju preduzimanja zajedničkih aktivnosti radi uspostavljanja dugoročnih korektivnih mjera, koje bi spriječile ponavljanje istih ili sličnih događaja koji utiču na bezbjednost letenja (safety). U svrhu pomenutog, aerodrom je predložio svog predstavnika u zajedničkoj radnoj grupi.</p>
---	---

<p>Preduzete mjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vazduhoplovni subjekt s kojim je događaj u vezi; 2. Organizacione jedinice BHDCA. 	<p>Operator vazduhoplova, je takođe dostavio izvještaj o ovom događaju BHDCA.</p> <p>Takođe, pomenuti je sproveo istragu ovog događaja.</p> <p>U okviru operatora vazduhoplova 25.6.2021. godine održan je sastanak i izvršena analiza događaja, prilikom čega je ustanovljeno sledeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Neobezbjeđivanje benzina na aerodromima od strane aerodromskih preduzeća i pored toga što aerodromi uredno naplaćuju sve svoje aerodromske takse, direktno utiče da se piloti dovode u stresnu situaciju jer su primorani sami da se snalaze za gorivo alternativnim metodama. -Utvrđeno je da je tog dana bila velika vrućina, koja znatno utiče na koncentraciju pilota i navodi pilote da se sve radi ubrzano, kako bi se što kraće zadržavali na platformi i velikoj temperaturi, tj. da se što prije odleti i zbog temperature motora a i zbog pilota. -Takođe, utvrđeno je i nepoštovanje standarda, tj. odsutnost parking operatera. Nekorištenje ground frekvencija i izostanak komunikacije između parking operatera i pilota – gdje parker ne pita pilota koliko se zadržava, da li želi čokove ili ne, tj. ako ih postavlja da to niko ne radi, niti nakon odlaska pilota od aviona, kada se pilot udalji od aviona u ARO u cilju plaćanja aerodromskih taksi sa prethodnim uvjerenjem da oko aviona nema ništa, niti toliko blizu aviona da se iz kabine to ne vidi ako se desi da pilot po povratku iz ARO kancelarije dođe iz pozadine aviona i uđe u avion ne primjeti da nešto ima ispred samog nosa aviona. -Potrebno je da se izvrši edukacija u okviru operatora vazduhoplova pilotima i operaterima, da su dužni prije ulaska u avion izvršiti ustanovljavanje da li je u njihovom odsustvu postavljen čunj ili bilo šta (blokovi, čokovi i slično) oko aviona, kao i da se u ček listu prije startovanja i taksiranja unese pozicija cross-check bezbjednosnih sredstava oko aviona (čunj, blok, čok i slično). -Demonstrativno pokazati pilotima i operaterima na konkretnom primjeru, da kada se sjedi u avionu da se čunj ispred elise ako je isuviše blizu ne može vidjeti. -Unutar treninga obavezno posvetiti vrijeme ovom događaju i upoznati osoblje sa istim. Takođe, edukovati osoblje o bezbjednosnim pitanjima: na zemlji i u vazduhu. <ol style="list-style-type: none"> 2. Stručno lice SMD-a je E-mailom kontaktiralo predstavnika operatora vazduhoplova, kako bi isti razmotrili ovaj događaj i o zaključcima obavjestili BHDCA.
---	---

Indeks procjene rizika i razlog: (Vidjeti Prilog 2, 3. i 6 ovog Uputstva)	3C prema ICAO matrici Prilikom ovog događaja je došlo do značajnog smanjenja bezbjednosnih margina, a što se frekvencije tiče, ovaj događaj nije mnogo vjerovatno da će se desiti ali postoji mogućnost.
Prijedlog mjera prevencije: (Bezbjednosne preporuke)	Potrebno je da svi učesnici u odvijanju vazdušnog saobraćaja: piloti vazduhoplova, aerodromsko osoblje i kontrolori letenja striktno poštuju sva propise, u cilju povećanja bezbjednosti, a naročito u periodu sa visokim ljetnim temperaturama, kada može doći do pada koncentracije.
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:	Marinko Šimunović,