



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

Događaj:	Aktivacija TCAS-a
Datum, vrijeme i mjesto događaja:	22.11.2022. godine, 09:10, ATCU I
Učesnici u događaju i njihovo stanje:	<ul style="list-style-type: none">- Vazduhoplov 1- Vazduhoplov 2
Opis događaja:	<p>Podnosilac izvještaja je naveo:</p> <p>U koordinaciji sa ATCU II kontrolor letenja je odobrio FL370 za vazduhoplov 1, koji je u tom momentu držao nivo 360. U roku 1 min avionu je izdata instrukcija za penjanje i prebačen je ATCU I na vezu. Prilikom javljanja vazduhoplov 1 prijavljuje RA iako je imao selektovan FL370. U tom momentu se krosirao sa vazduhoplovom 2, koji je držao FL380. Nakon što se uspostavila horizontalna norma između pomenuta 2 vazduhoplova, vazduhoplov 1 je dobio instrukciju za penjanje na FL380. naknadno je kontrola leta sazmala od Zagreb FIR da je vazduhoplov 2 imao samo TA. “</p> <p>Na pitanje koji su mogući uzroci događaja, podnosilac izvještaja je naveo:</p> <p>Neprimjereno veliki "Rate of Climb".</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. 	<p>1. Sprovedena je istraga ovog događaja.</p> <p>Zaključci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Osoblje na dužnosti je imalo sva potrebna ovlaštenja za rad, te je bilo spremno za rad na dodijeljenom sektoru; - Oprema, koja se koristi u radu operativnog osoblja u cilju pružanja usluga kontrole vazdušne plovidbe je u periodu kada se dogodio događaj bila ispravna; - Procedure za rad operativnog osoblja i tehničkih sistema, u vrijeme događaja su bile ispravne i upotrebljive; - Vazduhoplovu 1 je odobreno penjanje sa FL360 na FL370. U tom trenutku vazduhoplov 2 se nalazio 6,7NM na FL380 sjeverno od vazduhoplova 1; - Posada vazduhoplova 1 je informisala BHACC da je zabilježena aktivacija TCAS RA „level off“; - Vazduhoplov 2 je održavao FL380; - Brzina penjanja vazduhoplova 1 je u momentu iznosila 2100 ft/min; - U kordinaciji sa ZG ACC (telefonski razgovor između KL), utvrđeno je da vazduhoplov 2 nije imao aktivaciju TCAS RA, već TCAS TA (Traffic Advisory); - Obrađeni događaj se može koristiti kao materijal za buduće obuke osoblja; - U skladu sa predmetnom analizom audio i video zapisa može se zaključiti da nije došlo do narušavanja margina sigurnosti u kontekstu narušavanja separacije između vazduhoplova. - S obzirom da TCAS nije sredstvo u nadležnosti BHANSA-e, nisu izvedeni zaključci koji se odnose na isto. <p>2. Stručna lica SMD-a su izvršila analizu ovog događaja.</p>
---	--

Indeks procjene rizika i razlog: (Vidjeti Prilog 2, 3. i 6 ovog Uputstva)	3D prema ICAO metodologiji Ovaj događaj nije značajno uticao na bezbjednost letenja (Safety) ali je prouzrokovao smetnje, u vidu aktivacije TCAS uređaja. Što se frekvencije dešavanja tiče, ovakva vrsta događaja nije mnogo vjerovatna da će se desiti ali postoji mogućnost.
Prijedlog mjera prevencije: (Bezbjednosne preporuke)	Potrebno je da BHANSA prezentuje ovaj događaj, prilikom provođenja naredne kontinuirane obuke kontrolora letenja BHACC.
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 v.d. rukovodioca Odjeljenja i datum:	Vladimir Čeklić,