



**РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ
НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ**

ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ

Авион:	Piper PA 34-200T
Регистарска ознака:	LZ-TLU
Година производње:	1981.
Серијски број:	34-8170041
Власник:	Victoria White EOOD, Бугарска
Корисник:	Victoria White EOOD, Бугарска
Место озбиљне незгоде:	Аеродром „Војка“, општина Стара Пазова
Датум озбиљне незгоде:	31.07.2021. године
Време озбиљне незгоде:	08:30 (LT)
Фаза лета:	Слетање

Јун 2022.

У овом Извештају изнети су резултати истраживања озбиљне незгоде авиона Piper PA 34-200T, регистарске ознаке LZ-TLU, која се догодила 31. 07. 2021 године на аеродрому „Војка“, општина Стара Пазова.

Радну групу за испитивање ове озбиљне незгоде образовао је главни истражитељ Центра за истраживање несрећа у саобраћају (даље - Центар), Решењем Број: 343-00-01/2021-01-3-11 од 19. 08. 2021. године.

Истраживање озбиљне незгоде спроведено је у складу са одредбама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“ бр. 66/15 и 83/18) и Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају („Службени гласник РС“ бр. 113/2015 и 50/2019).

Истраживање и откривање узрока несрећа (удеса и озбиљних незгода) нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности. Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице. Сви удеси и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десили, ако је могуће открили њихови узроци и потом предузеле мере којима се спречавају нови удеси и озбиљне незгоде.

Сва времена у овом Извештају су приказана као **LT** (*Local Time* - Локално време).

САДРЖАЈ

1	ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ.....	4
1.1	Историјат лета.....	4
1.2	Повреде.....	4
1.3	Оштећења на авиону.....	4
1.4	Штета причињена трећим лицима.....	7
1.5	Подаци о пилоту авиона	7
1.6	Подаци о авиону.....	8
1.6.1	Подаци о мотору авиона.....	9
1.6.2	Подаци о пропелерима авиона.....	9
1.7	Информација о организацији.....	9
1.8	Стање на месту озбиљне незгоде.....	9
1.9	Метеоролошки подаци.....	11
1.10	Навигациона средства и опрема.....	11
1.11	Подаци о комуникацији пилота са надлежном контролом летења	11
1.12	Регистратори лета	12
1.13	Медицински и патолошки подаци.....	12
1.14	Подаци о пожару.....	12
1.15	Трагање и спасавање.....	12
1.16	Аспекти преживљавања	12
1.17	Испитивања и истраживања	12
2	АНАЛИЗА ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ	14
3	ЗАКЉУЧЦИ	23
3.1	Налази	23
3.2	Узроци озбиљне незгоде	23
4	БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ	23
5	ПРИЛОГ	23

1. ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

1.1 Историјат лета

Дана 31. 07. 2021. године око 08:30 часова по локалном времену пилот авиона Piper PA-34-200T, регистарских ознака LZ-TLU је полетео са аеродрома „Војка“, општина Стара Пазова, са почетном маршрутом лета ка аеродрому „Никола Тесла“ - Београд, општина Сурчин, град Београд. Планирано је да се на аеродрому „Никола Тесла“-Београд резервоари авиона напуне горивом, а потом је требало да се лет настави ка аеродрому у г. Подгорици, Република Црна Гора (технички прелет авиона). Након полетања пилот авиона је, према сопственој изјави, приметио да је трансмитер GNS 430 бр. 1 отказао и да је изгубио комуникацију у предаји. После пар минута отказао је и трансмитер GNS 430 бр. 2.

Пилот се мобилним телефоном јавио контроли лета на аеродрому "Никола Тесла"-Београд са информацијом да су комуникације на авиону отказале и да ће се вратити на полазни аеродром „Војка“, након чега је добио и одобрење за дати повратак. Пилот је у својој изјави навео да је у тренутку када се окренуо према аеродрому „Војка“ авион потпуно изгубио електрично напајање и да су се том приликом сви инструменти погасили. Авион је био у прилазу и пилот је по листи провере извукао флапсове и стајни трап. Пошто није добио индикацију извучености стајног трапа у виду зеленог светла индикације, пилот је изјавио да је извршио визуелну проверу извучености стајног трапа – видео је извучену носну ногу на огледалу које се налази на левом мотору. Пилот је наставио са прилазом и извршио је слетање на почетак полетно-слетне стазе аеродрома „Војка“. У моменту додира авиона са тлом, авион је, како пилот наводи у својој изјави, „потонуо“, односно дошло је до увлачења стајног трапа. Као последица увлачења стајног трапа елисе оба мотора почеле су да ударају по земљи, остављајући видан траг на тло и убрзо су се зауставиле, док је авион наставио да клиза по земљи на доњем делу трупа. Након заустављања авиона пилот је искључио магнете, довод горива, акумулатор и алтернатор, те је напустио авион. Пилот је потом о догађају обавестио контролу лета на аеродрому "Никола Тесла"-Београд, као и власника авиона.

1.2. Повреде

<i>ПОВРЕДЕ</i>	<i>ПОСАДА</i>	<i>ДРУГА ЛИЦА</i>
<i>СМРТНЕ</i>	/	/
<i>ТЕШКЕ</i>	/	/
<i>ЛАКШЕ</i>	/	/

1.3. Оштећења на авиону

Током детаљно визуелог прегледа авиона установљена су оштећења кракова елиса левог и десног мотора (Слике 1 и 2), оплате и структуре врата носне ноге (Слика 3 и 4 – након незгоде), оплате доњег дела трупа (Слике 5 и 6), лом газишта за улазак у авион (Слика 7).



Слика 1



Слика 2



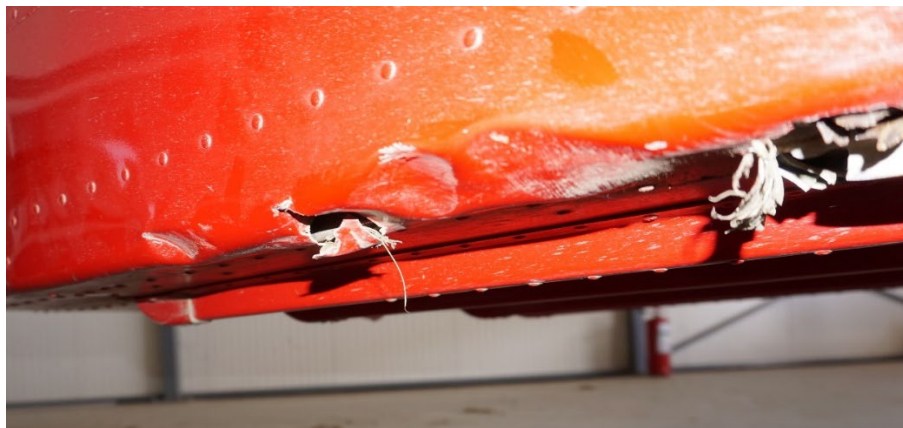
Слика 3



Слика 4



Слика 5



Слика 6



Слика 7

1.4. Штета причињена трећим лицима

Штета трећим лицима не постоји.

1.5. Подаци о пилоту авиона

Старосна доб: 77 година

Пол : мушки

Дозвола број: SI.FCL.A.A.000012
издата од стране цивилне ваздухопловне власти
Републике Словеније (Civil Aviation Agency of
the Republic of Slovenia)

Тип дозволе и датум првог
издавања: *ATPL (A)*,
20. 12. 2012. г.

Овлашћења: *SEP(land)*
MEP(land)

NIGHT RATING

IR/ME

IR/SE

FI(A)

IRI(A)

Лекарско уверење:

последњи медицински преглед: 16. 07. 2021. г.
уверење издато од стране цивилне
ваздухопловне власти Републике Румуније
(Civil Aeronautical Authority of the Republic of
Romania)

Укупан налет:

14792:20

Временски период	Часова	Минута
60 дана	15	/
30 дана	8	30
15 дана	3	40
48 часова	/	15

1.6. Подаци о авиону

Тип:

Piper PA 34-200T

Произвођач ваздухоплова:

Piper Aircraft, Inc, USA

Регистарска ознака:

LZ-TLU

Фабрички/серијски број:

34-8170041

Година производње:

1981.

Макс. дозвољена маса на полетању:

1999 kg

Уверење о регистрацији:

Број документа: 2396, издат: 14. 07. 2012.
г. од стране цивилне ваздухопловне власти
Републике Бугарске (Directorate General –
Civil aviation administration of the Republic
of Bulgaria)

Уверење о пловидбености:

Број документа: 2396, издат: 14. 07. 2012.
г. од стране цивилне ваздухопловне власти
Републике Бугарске

Потврда о провери пловидбености:

број: BG-ARC-2396, издата 21. 08. 2020. г.
са роком важења до 27. 08. 2021. г.
број овлашћења: BG.MG.0443

Укупан налет од почетка употребе :

5550:30

Последњи инспекцијски преглед, годишњи сточасовни, извршен је 21. 08. 2020. године при налету од 5513:55 сати.

1.6.1 Подаци о мотору авиона

Произвођач:	Continental 300 Series
Модел:	TSIO-360-EB1B (леви мотор) LTSIO-360-EB1B (десни мотор)
Серијски број:	311050 (леви мотор) 807534-R (десни мотор)
Укупан налет мотора:	426:36

1.6.2 Подаци о пропелерима авиона

Произвођач:	McCaughey
Модел:	3AF34C502/80HA-4 (леви мотор) 3AF34C503/L80HA-4 (десни мотор)
Серијски број:	791828 (леви мотор) 795745 (десни мотор)
Укупан налет:	274:24

1.7 Информација о организацији

Авион је у власништву фирме ``Victoria White EOOD``, 23 Vitosha Blvd, 1000 Софија, Република Бугарска. Пилот је на дан озбиљне незгоде требао да изврши технички прелет.

1.8. Стање на месту озбиљне незгоде

Приликом обиласка полетно-слетне стазе уочене су бразде од контакта елиса са тлом (Слика 8). Након неколико десетина метара од контакта са тлом авион се зауставио ослоњен на доњи део трупа и елисе мотора (Слика 9). Оштећење оплате и структуре врата носне ноге су настали током подизања авиона ради транспорта авиона до хангара (Слика 10, постоји и видео запис процеса).



Слика 8



Слика 9



Слика 10

1.9. Метеорошки подаци

Метеоролошки услови су били повољни за извршење планираних активности дана 31. 07. 2021. године и нису допринели озбиљној незгоди (ветар смера 260 брзине до 9kts, без облака, видљивост 10+km (CAVOK) температуре ваздуха 29°C, вазд. притисак 1010hpa, без најављених промена).

1.10. Навигациона средства и опрема

Није од важности.

1.11. Подаци о комуникацији пилота са надлежном контролом летења

Према изјави, пилот је убрзо након полетања приметио да је трансмитер GNS 430 бр. 1 отказао и да је изгубио комуникацију у предаји, а да је после пар минута отказао и трансмитер GNS 430 бр.2. Пилот се мобилним телефоном јавио контроли лета на аеродрому "Никола Тесла" - Београд.

1.12. Регистратори лета

Нема.

1.13. Медицински и патолошки подаци

Нема.

1.14. Подаци о пожару

Није било пожара приликом ове озбиљне незгоде.

1.15. Трагање и спасавање

Није било потребе за покретањем акције трагања и спасавања.

1.16. Аспекти преживљавања

Није применљиво.

1.17. Испитивања и истраживања

Сва испитивања и истраживања спроведена су на основу стања затеченог на месту озбиљне незгоде током увиђаја, изјава учесника и сведока и прикупљених докумената и података о озбиљној незгоди.

Такође, ради утврђивања узрока ове озбиљне незгоде било је потребно урадити следећа испитивања:

1) Испитивање авионске батерије

Због постојања сумње у исправан и поуздан рад авионске батерије било је потребно исту скинути како би се обавило њено тестирање и на тај начин добила слика стања електро напајања у хитној ситуацији.

2) Испитивање алтернатора и припадајућих електросклопова

Због постојања сумње у потпуни електро-отказ, извршено је испитивање и тестирање левог и десног алтернатора и припадајућих електросклопова у низу, као и испитивање напајања до крајњих потрошача, у овом случају комуникацијске и навигационе опреме и система стајног трапа.

3) Испитивање и функционална проба система стајног трапа

Такође, због постојања сумње у исправан рад система увлачења и извлачења стајног трапа било је потребно извршити функционалну и оперативну пробу самог система стајног трапа. На основу анализе доступне документације одржавања предметног ваздухоплова и на основу спроведених проба и увида у стање осталих склоповима у хидрауличкој и

кинематској линији, те у линији контроле истих, донета је процена о техничкој исправности поменутог система у целини.

2. АНАЛИЗА ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ

Дана 31. 07. 2021 године, на аеродрому „Војка“, општина Стара Пазова, пилот је по налогу власника авиона, спроводио летачке активности са авионом типа Piper PA34-200T Seneca II, регистарске ознаке LZ-TLU.

Пилот је, према сопственој изјави, имао намеру да изврши технички прелет од аеродрома "Војка" до аеродрома "Никола Тесла" - Београд, у г. Београду, како би напунио резервоаре горивом, након чега је планирао да настави лет до аеродрома у г. Подгорици у Републици Црној Гори.

Са аеродрома "Војка", пилот је полетео око 10:18 часова, по изјави без икаквих проблема током преполетне провере авиона, као и током и након полетања.

Након полетања пилот је увукао стајни трап и флапсове, те је по VFR правилима летења (правила летења при спољној видљивости) усмерио авион према аеродрому "Никола Тесла" - Београд по плану лета. Пилот је приликом покушаја да успостави радио везу са надлежном контролом летења на аеродрому "Никола Тесла" - Београд, констатовао да је радио станица отказала. Покушао је да укључи/пребацни комуникацију на другу радио станицу у авиону, али је установио да и друга радио станица није функционисала.

Пилот је мобилним телефоном позвао контролу летења на аеродрому "Никола Тесла" - Београд, пријавио проблем са радио станицама и обавестио контролу о тренутној позицији. Контролор је потврдио пилоту да га види у ваздуху. Пилот је одговорио да се због проблема са радио станицама враћа на полазни аеродром "Војка". Контролор је одобрио повратак на аеродром "Војка" и захтевао да се пилот јави након слетања.

Пилот је после завршеног разговора са контролором окренуо авион према аеродрому "Војка". Према изјави пилота одмах након тога су се сви инструменти у кабини погасили и нестала је струја.

У том тренутку авион је већ заузео положај у правцу полетно-слетне стазе аеродрома "Војка". По сопственој изјави, пилот је извукао стајни трап и флапсове и започео прилаз са слетањем. При контакту са тлом пилот је изјавио да је приметио да је авион наставио да се приближава тлу, након чега је авион доњим делом трупа додирнуо тло и наставио да клизи по травнатој површини ПСС аеродрома, при чему су и кракови елиса ударали по тлу. Авион се убрзо зауставио, а пилот је након обезбеђивања авиона исти напустио самостално и без проблема, те је контактирао контролу летења и обавестио је о незгоди.

Службеници Центра су убрзо након ове озбиљне незгоде изашли на лице места, извршили увиђај и обезбедили очување доказа. У периоду након незгоде, службеници Центра и чланови радне групе су извршили преглед и проверу различитих система авиона.

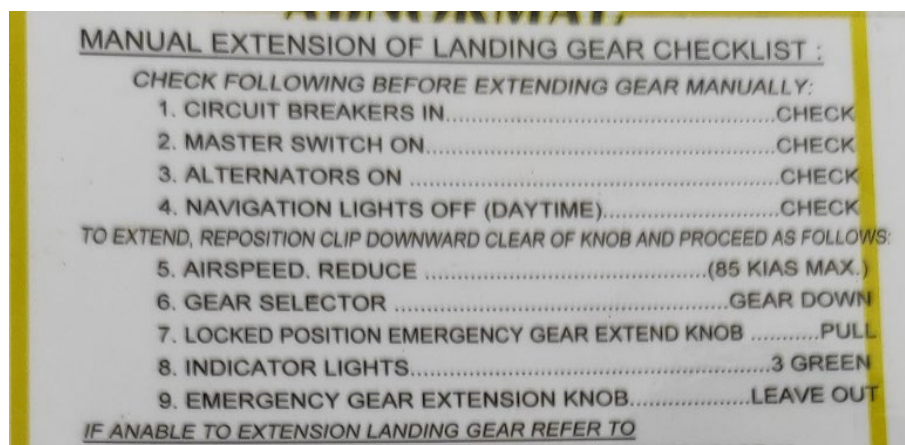
Анализом свих расположивих података, радна група је констатовала да је пилот слетање извршио без испуштеног стајног трапа и без испуштених флапсова. Додиривање тла, пилот је извршио дољим делом (ткз - „стомаком“) авиона. Вештом техником слетања, која је била са благим понирањем, пилот је успео да авион приземљи са најмањим могућим угрожавањем безбедности по себе и по авион, који је минимално оштећен.

Анализом извештаја испитивања и провера специфичних система авиона - акумулатора, електро система, алтернатора, система стајног трапа, као и оштећења на авиону и не постојању оштећења флапсова, радна група је констатовала да је:

1. До губитка струје у авиону (отказ обе радио станице и осталих инструмената) и пражњења акумулатора, дошло највероватније због неукључивања у рад алтенатора од стране пилота. Пилот пре полетања није могао да зна у кавом је стању акумулатор, али је успешно покренуо моторе преко акумулатора. У даљој експлоатацији авиона пилот је највероватније пропустио провере напона електро система авиона и укључивање алтенатора. Акумулатор је имао довољно напона за стартовање мотора, али је услед дужег стајања авиона, вероватно имао капацитета за рад свих система авиона у краћем периоду. Провером алтернатора и других склопова, установљено је да електрични систем и сви склопови раде без проблема.

2. Пилот у фази слетања, иако је изјавио да је извукао стајни трап, није успео да извуче/испусти стајни трап, као и флапсове. Пилот је вероватно командовао спуштање стајног трапа преко ручице, али како није било струје и за остале системе авиона, систем није одреаговао, а што пилот није констатовао. У такој ситуацији, пилот није поступио по пилотском оперативном приручнику за овај тип авиона - поступци у нужди, односно није механичким путем испустио стајни трап и извршио безбедно слетање на стандардан начин (Слика 11).

Провером система након незгоде, установљено је да ручица са осигурачем за механичко спуштање стајног трапа није активирана, док је даљом провером, односно активирањем дате ручице, установљено да систем ради без икаквих проблема. Такође, на склопу стајног трапа нису пронађени трагови или докази који би указали да је стајни трап био извучен приликом слетања, а да се потом, након контакта са тлом увукао (Слике 12 и 13).



Слика 11



Слика 12



Слика 13

3. Иако су увијени уназад услед удара о тло, кракови елиса нису претрпели велика оштећења, при чему је битно напоменути да је индиковано различито закривљење крајева кракова. То указује да су елисе биле на малом броју обртаја, односно да је мотор био у леру/реланту. (Слика 14). Исто показују и трагови удара елисе о тло.



Слика 14

Технички подаци о испитивању и анализи компоненти и система авиона Piper PA-34-200T, рег. ознака LZ – TLU

Авионска батерија

Извршена је демонтажа авионске батерије: - затечена је оловна батерија типа Gill G-35, s/n G02991900 у механички исправном стању тј. неоштећена.(Слика 15) Номинални напон нове, исправне батерије је 12 волти. Прелиминарно је измерен напон на извађеној батерији у вредности од 4 волта.(Слика 16) С обзиром да је авионска батерија остала дужи период након незгоде (вероватно више од 10 дана) у испразњеном стању, претпоставка је да је дошло до оштећења ћелија исте. (Уколико напон батерије падне испод 11 волти долази до унутрашњег оштећења батеријских ћелија које се временом погоршава и сама ћелија се дезинтегрише). Батерија је послата у радионицу за испитивање авионских батерија PART 145, где је подвргнута испитивању и утврђен је низак напон и покушано је пуњење – репарација (оживљавање) батерије до номиналног напона према документацији за тај тип батерије: Gill – Dry charge Service Manual Teledyne Battery Products, Rev. K, dated: 05. Dec. 2016. а према SERVICE MANUAL PA-34-200T PIPER AIRCRAFT CORPORATION PART NUMBER 761-590 OCTOBER 31, 2019), поглавље: SECTION XI – HYDRAULIC SYSTEM, 11-45. CHARGING BATTERY



Слика 15



Слика 16

Урађена су два радионичка теста напуњености батерије и оба су дала максимални резултат који је износио 25% од укупног капацитета батерије, тј. батерија је давала номинални напон у трајању од 15 минута до минималних 30 минута потребних за безбедан завршетак лета ваздухоплова у ситуацији отказа електричног система. Батерија је у напуњеном стању са тренутним могућим капацитетом поново уграђена на ваздухоплов рег. ознаке LZ – TLU (у складу са договором власника и сервиса).

Стајни трап

Визуелним прегледом је утврђено да се авион може безбедно подићи авионским дизалицама према Service Manual PA-34-200T PIPER AIRCRAFT CORPORATION PART NUMBER 761-590 OCTOBER 31, 2019), SECTION II - HANDLING AND SERVICING, 2-12 Jacking.

Авион је безбедно подигнут авионским дизалицама и извршена су захтевана испитивања на истом.

Извршена је функционална/операционална проба стајног трапа ваздухоплова према PA-34-200T PIPER AIRCRAFT CORPORATION PART NUMBER 761-590 OCTOBER 31, 2019), поглавље: SECTION VII - LANDING GEAR AND BRAKE SYSTEM, 7 - 40a. FUNCTIONAL TEST OF LANDING GEAR RETRACTION SYSTEM.

Да не би дошло до могућег оштећења околне структуре носног дела авиона приликом пробе стајног трапа, уклоњене су кинематске полуге за отварање и затварање вратаоца носне ноге стајног трапа с обзиром да су иста затечена у оштећеном стању (Слика 17 и 18 – настало након незгоде). Као извор једносмерног напона, коришћен је спољашњи извор напајања (external power unit) оптималног напона и снаге предвиђене за овај тип ваздухоплова.



Слика 17



Слика 18

Извршен је визуелни преглед система за увлачење и извлачење стајног трапа, и утврђено је да нема физичких оштећења стајног трапа, компоненти истог као ни оштећења хидрауличких компоненти система за увлачење и извлачење трапа, сем у зони механизма кулисе за увлачење/извлачење носне ноге где су нађени остаци земље и траве која се ту наталожила приликом слетања. (Слика 18 и 19)



Слика 18



Слика 19

Извршена је контрола сервисирања хидрауличне пумпе према SERVICE MANUAL PA-34-200T PIPER AIRCRAFT CORPORATION PART NUMBER 761-590 OCTOBER 31, 2019), поглавље: SECTION VI – HYDRAULIC SYSTEM, 6-26. SERVICING HYDRAULIC PUMP/RESERVOIR

Хидраулична пумпа система стајног трапа је затечена у исправно сервисираним стању са нивоом уља у предвиђеном радном опсегу. (Слика 20)

Извршено је тестирање хидрауличног система према SERVICE MANUAL PA-34-200T PIPER AIRCRAFT CORPORATION PART NUMBER 761-590 OCTOBER 31, 2019), поглавље: SECTION VI – HYDRAULIC SYSTEM, 6-25. TESTING HYDRAULIC SYSTEM.

Нађено стање је исправно и задовољавајуће.



Слика 20

Извршено је више циклуса увлачења и извлачења стајног трапа сопственим погоном - електричном хидрауличном пумпом која је саставни део авионског хидрауличног система за увлачење и извлачење стајног трапа. Приликом циклуса увлачења и извлачења стајног трапа није пронађен ни један недостатак у функционисању система - све задате команде систем је извршавао тренутно, без задршке и застоја у раду и са правовременим светлосним и звучним индикацијама (Слика 21 и 22).



Слика 21

С обзиром да је стајни трап испитан и пронађен у потпуно исправном стању, извршена је и проба извлачења стајног трапа у случају отказа рада система за извлачење стајног трапа (извлачење стајног трапа у случају отказа – механичко/гравитационо извлачење). Стајни трап је успешно извучен и забрављен при чему су добијене све предвиђене светлосне индикације. Ова процедура извлачења стајног трапа је поновљена три пута и није примећен ни један недостатак у функционисању система чиме је испитивање стајног трапа завршено (Слика 21 и 22).



Слика 22

Авионски алтернатори

Извршена је и функционална/оперативна проба оба алтернатора и свих припадајућих компоненти у систему напајања ваздухоплова електричном енергијом према PA-34-200T PIPER AIRCRAFT CORPORATION PART NUMBER 761-590 OCTOBER 31, 2019), поглавље XI - ELECTRICAL SYSTEM. 11-15. ALTERNATOR SERVICE TEST SPECIFICATIONS. Приликом визуелног прегледа нису пронађена оштећења и неправилности на алтернаторима и припадајућим компонентама система (напонски регулатори, инсталација и индикатори). Мерењем дигиталним мултиметром је утврђено да је инсталација имала континуитет водова и да су сви контакти били добро спојени и причвршћени. С обзиром да су авионски пропелери оштећени, а авионски мотори нису могли бити стартовани да би се испитао рад алтернатора - који су погоњени авионским моторима, приступило се скидању алтернатора - физичким одвајањем од мотора уз задржавање електричне везе - без скидања припадајуће инсталације. Алтернатори су механички спојени еластичном спрегом на електромотор који је симулирао рад авионских мотора и алтернатори су произвели напон сагласно са побудом коју су добијали из авионског напонског регулатора и акумулатора. Испитана су оба алтернатора, лева и десна страна електроинсталације и електрични систем је био потпуно функционалан. Индикације за рад и отказ левог и десног алтернатора су радиле исправно (повећањем броја обртаја на алтернатору гасила се светлосна индикација ALT, а падом обртаја алтернатора се палила светлосна индикација ALT на инструмент табли како за леви систем напајања тако и за десни систем напајања) (Слике 23 и 24).



Слика 23



Слика 24

Поступак је поновљен више пута уз ангажовање појединих авионских електричних потрошача (светла за слетање и навигациона светла на пример). Систем је радио исправно током целог испитивања.

После извршених испитивања ваздухоплов је враћен у првобитно стање. Инсталирани су сви панели и моторски капотажи, инсталиране су кинематске полуге на вратима носне ноге стајног трапа и ваздухоплов је спуштен са дизалица на земљу.

3. ЗАКЉУЧЦИ

3.1. Налази

- Пилот је поседовао важећу дозволу и одговарајућа овлашћења за овакву врсту летења као и важећи одговарајући медицински сертификат;
- Авион је имао важећу пловидбеност, као и дозволу за лет са попуњеним планом лета;
- Провером система авиона, установљено је да су сви системи били исправни и оперативни пре и током лета.

3.2. Узроци озбиљне незгоде

3.2.1. Непосредни узрок

Непосредни узрок ове озбиљне незгоде је слетање авиона без извученог стајног трапа.

3.2.2. Посредни узрок

Посредни узрок ове озбиљне незгоде је непоступање пилота по процедурама датих у пилотском оперативном приручнику предвиђених за редовне и поступке у нужди.

4. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ

У циљу унапређења безбедности и како би се убудуће избегли удеси или озбиљне незгоде услед истих или сличних узрока, Центар доноси следеће препоруке:

01/2021 – 1 Препоручује се Цивилној ваздухопловној власти Републике Словеније (Civil Aviation Agency of the Republic of Slovenia) која је издала дозволу пилоту да:

а) Изврши проверу пилота у обучености за примену поступака у ванредним ситуацијама за авион РА34.

б) Наложити ванредну контролу процене здравствене способности пилота за самостално управљање ваздухопловом у одговарајућој медицинској установи.

5. ПРИЛОГ

Нема прилога.