



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ
НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ

Немањина 11
11000 Београд

Број: РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ

Датум: Број: 343-00-001/2025-01-01-17
БЕОГРАД 25 FEB 2025

ОБАВЕШТЕЊЕ О ПОЧЕТКУ ИСТРАГЕ ОЗБИЛНЕ НЕЗГОДЕ АВИОНА

ОСНОВНИ ПОДАЦИ

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Датум, време и место удеса: | 11. 02. 2025. године, око 11:25 (ЛВ)
аеродром Ечка, град Зрењанин |
| 2 Тип авиона: | ТЕСНАМ SPA. P2006T |
| 3 Регистрација авиона: | YU-TCA |
| 4 Серијски број авиона: | MSN 367 |
| 5 Оператер: | `Принце Авиатион`, д.о.о. Београд |
| 6 Let: | Обука |
| 7 Оштећење: | Мања оштећења доњег дела структуре трупа |
| 8 Повређени: | Нема |
| 9 Погинули: | Нема |
| 10 Фаза лета: | Слетање |
| 11 Друга штета: | Мањи усеци на ПСС |
| 12 Подаци о посади: | Пилот инструктор:
старост 36 г., дозвола: CPL(A),PPL(A),
овлашћења: MEP(land)/IR, SEP(land), IR/SE,FI
Пилот ученик :
старост 22 г., дозвола: PPL (A),
овлашћења: SEP(land),IR/SE |

КРАТАК ОПИС

Дана 11. 02. 2025. године на аеродрому ``Ечка``, град Зрењанин, дошло је до озбиљне незгоде авиона типа ТЕСНАМ SPA. P2006T, регистарске ознаке YU-TCA, оператера `Принце Авиатион`, д.о.о. Београд (Prince Aviation), током обуке пилота-ученика.

Наведеног дана, након доласка на аеродром око 08:30 часова по локалном времену (ЛВ), пилот-инструктор и пилот-ученик су извршили брифинг са планом лета, након чега су спровели претполетну припрему и проверу авиона за лет. Према добијеним изјавама, обзиром да се летење вршило у зони аеродрома, посада није поднела план лета надлежној јединици контроле летења, док је аеродромска зона била отворена пре њиховог полетања. Посада је током лета извршила летачке операције у условима стандардног летења, операције улазака авиона у слом узгона као и низ поступака у оквиру процедура у хитним случајевима. Око два сата након полетања, посада је започела поступак извођења процедуре слетања са продужавањем у полетање (touch-and-go) са једним неоперативним мотором, затим извођење аеродромског круга (go-around) са једним мотором са комплетирањем слетања у датој ситуацији. Након извршеног аеродромског круга у тој операцији без икаквих проблема, посада је приступила слетању на полетно слетну стазу (ПСС) аеродрома.

Према изјавама посаде, приликом слетања, пилот-ученик је прошао кроз процедуру пред слетање, док је пилот-инструктор вршио проверу поступака пилота-ученика, али без потврђивања и асистенције пилоту-ученику. Непосредно пре додира са тлом, по изјавама, пилот-ученик је у оквиру процедуре прошао преко поступка за извлачење стајног трапа, док се инструктор не сећа да је имао индикацију извучености стајног трапа. Обзиром да је посада вежбала поступак слетања са једним искљученим мотором, те да је по изјавама посаде, ветар постајао све јачи са јачим бочним ударима, те да је постојала могућност нестабилног прилаза, пилот се одлучио за нешто бржи прилаз и слетање (а у оквиру параметара). Том приликом, бука од искљученог мотора, као и звучних индикација у авиону, по изјавама посаде, спречила је да чују индикацију близине тла, односно да трап није извучен. Истовремено, индикација о извучености стајног трапа се налазила само на десној страни испред пилота-инструктора, док је пилот-ученик користио други приказ на екрану који нема индикацију о извучености стајног трапа. Авион је извршио слетање на доњи део трупа и убрзо се зауставио са благим скретањем улево са мањим траговима на ПСС. Посада је по процедури искључила све системе на авиону и самостално је и без повреда напустила авион, те је о ситуацији обавестила руководиоца обуке.



Током увиђаја након озбиљне незгоде, истражитељи центра су установили да је авион прво додирнуо тло, односно површину ПСС са антеном и дољим делом трупа, те да нема било каквих оштећења или трагова на авиону и стајном трапу који би доказали извлачење стајног трапа пре слетања. Провером авиона и система стајног трапа након озбиљне незгоде, нису установљени било какви проблеми.

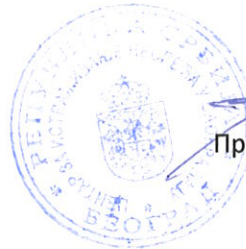
Услед ове озбиљне незгоде, авион је претрпео мања оштећења доњег дела структуре трупа (доњаке) иза носне ноге стајног трапа у дужини авиона са покиданим антенама које се налазе у тој зони. На ПСС су установљени трагови доњег дела трупа авиона са усецима од антена, у дужини од око 90 метара од тренутка додира трупа авиона са ПСС до његовог заустављања.

ВЕРОВАТНИ УЗРОК

Вероватни узрок ове озбиљне незгоде је не извлачење стајног трапа од стране посаде, као и не праћење индикације положаја стајног трапа током слетања.

БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ

Безбедносне препоруке ће бити донете након утврђивања свих узрока који су довели до предметне озбиљне незгоде.



Главни истражитељ


Проф. Др Небојша Петровић

