РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ
НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ

ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ АВИОНА

Авион:	Piper Aircraft Co. PA-34-220T
Регистарска ознака:	YU-GGC
Година производње:	1980.
Серијски број:	34-8070053
Власник:	GeoGIS doo
Корисник:	Правно лице
Место озбиљне незгоде:	аеродром „Ечка“, град Зрењанин
Датум озбиљне незгоде:	23. 06. 2026. године
Време озбиљне незгоде:	06.10 (ЛВ)
Фаза лета:	Током слетања

Октобар 2026.

У овом Извештају изнети су резултати истраживања озбиљне незоде авиона типа Piper Aircraft Co. PA-34-220T, регистарске ознаке YU- GGC која се догодила 23. 06. 2026. године на аеродрому „Ечка“, град Зрењанин.

Радну групу за испитивање ове озбиљне незгоде образовао је Главни истражитељ Центра за истраживање несрећа у саобраћају (даље - Центар), Решењем Број: 343-00-01/2026-01-01-8 од 06. 07. 2026. године.

Истраживање удеса 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-ЛВ (Local Time - Локално време).

САДРЖАЈ

1. ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ 5
1.1. Историјат лета 5
1.2. Повреде 6
1.3. Оштећења на авиону 7
1.4. Штета причињена трећим лицима 10
1.5. Подаци о пилоту авиона 10
1.6. Подаци о авиону 11
1.6.1. Подаци о мотору 11
1.6.2. Подаци о пропелеру 11
1.7. Информација о организацији 12
1.8. Стање на месту озбиљне незоде 12
1.9. Метеоролошки подаци 13
1.10. Навигациона средства и опрема 13
1.11. Подаци о комуникацији пилота са надлежном контролом летења 13
1.12. Регистратори лета 13
1.13. Медицински и патолошки подаци 13
1.14. Подаци о пожару 13
1.15. Тргање и спасавање 13
1.16. Аспекти преживљавања 13
1.17. Испитивања и истраживања 13
2. АНАЛИЗА ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ 14
2.1. Анализа следа догађаја 14
2.2. Анализа система и компоненти након детаљног прегледа ваздухоплова 16
2.3. Анализа индикације положаја носне ноге стајног трапа 20
3. ЗАКЉУЧЦИ 21
3.1. Налази 21
3.2. Узроци озбиљне незгоде 21
3.2.1. Непосредни узрок озбиљне незгоде 21
3.2.2. Посредни узроци озбиљне незгоде 21
4. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ 22
5. ПРИЛОГ 23

СКРАЋЕНИЦЕ

- **LT** - *Local Time*- Локално време
- **CPL(A) -** *Commercial Pilot Licence* - Дозвола професионалног пилота
- **PPL(A) -** *Private Pilot Licence* - Дозвола приватног пилота
- **VFR -** *Visual Flight Rules* – Правила визуелног летења
- **IFR** - *Instrument Flight Rules* – Правила инструменталног летења
- **NOTAM** - *Notice to Air Missions*– Обавештење ваздухопловном особљу
- **AD** - *Airworthiness Directive* – Директива о пловидбености
- **MBS** - *Manufacturer's Service Bulletin* – Сервисни билтен произвиђача
- **FAA** - *Federal Aviation Administration* – Савезна управа за ваздухопловство Сједињених Америчких Држава

1. ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

1.1. Историјат лета

Дана 23. јуна 2026. године у 06:10 часова по локалном времену (ЛВ), у близини аеродрома „Ечка“ (ICAO-LYZR), град Зрењанин, дошло је до озбиљне незгоде авиона типа „Piper Aircraft Co. PA-34-220T“, регистарске ознаке YU-GGC.

Наведеног дана, око 4:20 часова (ЛВ), пилот-инструктор и ученик су започели брифинг, након тога извршили претполетни преглед, стартовали авион и кренули ка полетно-слетној стази. Посада је изјавила да у току прегледа авиона нису установили неисправности. После пробе мотора и осталих система, а одмах након полетања, започели су увежбавање основних маневара у зони изнад полетно-слетне стазе, у циљу обуке. Око 6 часова, посада је извршила снижавање и прикључење школском кругу за стазу 33. Према изјави пилота, ученик је урадио све по процедури (checklist) за слетање, подесио флапсове, урадио проверу индикације стајног трапа, као и визуелну проверу извучености, што је и сам пилот проверио и потврдио. Приликом уласка у фазу равнања, према изјавама, посада је имала индикацију „3 green“(индикација извученог и забрављеног стајног трапа). Након слетања пилот је приметио благо понирање носа авиона, али веће од уобичајеног, а убрзо и подизање прашине око елиса мотора. Након што су отклонили полуволан „на себе“, према изјавама, нос авиона је почео успорено да пропада, али авион се и даље кретао праволинијски. Пилот је благо командовао до заустављања авиона, ван саме полетно-слетне стазе. Посада је изјавила да се приликом понирања носа авиона први пут појавила индикација без носног стајног трапа, која се до тренутка заустављања палила и гасила, а да када се авион зауставио индикације није било уопште. Након заустављања авиона, посада је обезбедила моторе и остале системе, евакуисала се и обавестила управника аеродрома, истражитеље Центра и остале надлежне службе.



Слика 1. Авион на месту озбиљне незгоде

1.2. Повреде

ПОВРЕДЕ	ПОСАДА	ДРУГА ЛИЦА
СМРТНЕ	/	/
ТЕШКЕ	/	/
ЛАКШЕ	/	/

1.3. Оштећења на авиону

Током визуелног прегледа авиона приликом увиђаја на месту озбиљне незгоде, установљена су оштећења конструкције авиона, погонске групе – пропелера и механизма кинематике носног стајног трапа, врата носног стајног трапа. (слике 2,3,4,5,6).



Слика 2. Оштећење доњег дела трупа



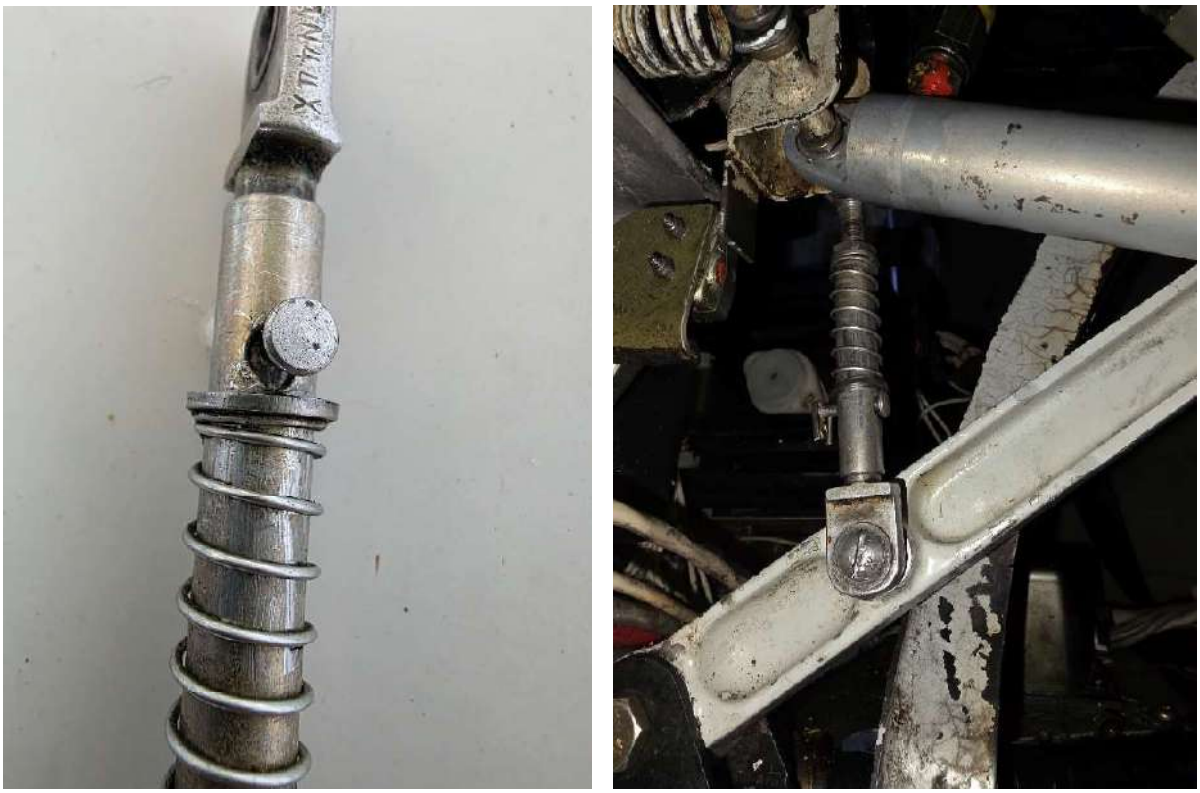
Слика 3. Оштећење пропелера оба мотора



Слика 4. Оштећење пропелера оба мотора



Слика 5. Оштећење врата носног стајног трапа



Слика 6. Оштећење механизма кинематике носног стајног трапа

1.4. Штета причињена трећим лицима

Нема штете причињене трећим лицима, ваздухоплов је слетео на полетно-слетну стазу.

1.5. Подаци о пилоту авиона

Старосна доб:	27 година
Пол:	Мушки
Дозвола број:	/
Тип дозволе и датум првог издавања:	CPL (A) , PPL(A) 10.03.2021.
Лекарско уверење:	Број уверења: PC 31969 Датум издавања: 19.11.2025.

1.6. Подаци о авиону

Тип:	PA-34-220T
Произвођач ваздухоплова:	Piper Aircraft Inc.
Регистарска ознака:	YU-GGC
Фабрички/серијски број:	34-8070053
Година производње:	1980.
Власник:	GeoGIS doo
Макс. дозвољена маса на полетању:	2073
Уверење о регистрацији:	Број улошка у Регистру : 2146, издато: 04. 04. 2025. г.
Потврда о пловидбености:	Број улошка у Регистру ваздухоплова: 2146, издата: 03.04. 2025. г.
Потврда о провери пловидбености:	ППП број 2146, датум издавања 06.03. 2026. г. са важношћу до 04. 04. 2027. г.
Број сати налета:	4396:33

1.6.1. Подаци о мотору

Произвођач:	Continental Aerospace Technologies Inc.	Continental Aerospace Technologies Inc.
Модел:	TSIO-360-EB	LTSIO-360-EB
Серијски број:	265979-R	807273-R

1.6.2. Подаци о пропелеру

Произвођач:	McCauley Propeller Systems	McCauley Propeller Systems
Модел:	3AF34C502D	3AF34C503D
Серијски број:	110733	110735

1.7. Информација о организацији

Аеродром „Ечка“ (LYZR) који се налази на територији града Зрењанина (452023N 0202714E), поседује дозволу за коришћење, редни број 12. у евиденцији аеродрома са дозволом за коришћење, издату 13.01.2023. године од стране Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, са неограниченим роком важења. Аеродром је дозвољен за коришћење дању (врста саобраћаја- домаћи VFR летови) са наменом за спортско и аматерско летење и сезонско летење авиона привредне авијације. Правац протезања полетно-слетне стазе је 155.15° – 335.15°, димензије 1100x60 метара, носивости 5700 килограма, травнате подлоге. Аеродром је у власништву Аероклуба „Зрењанин“.

1.8. Стање на месту озбиљне незгоде

Авион је први контакт са тлом имао на око 200 метара од почетка полетно-слетне стазе, а након још 300 метара се зауставио. Након заустављања авиона, посада је обезбедила моторе и остале системе, евакуисала се и обавестила управника аеродрома, истражитеље Центра и остале потребне службе. Повређених није било. (Слика 7)



Слика 7. Место заустављања ваздухоплова

1.9. Метеоролошки подаци

Нису од значаја.

1.10. Навигациона средства и опрема

Ваздухоплов је био опремљен стандардним радио-навигационим и комуникационим уређајима за VFR и IFR летење.

1.11. Подаци о комуникацији пилота са надлежном контролом летења

Стандардна комуникација пилота са надлежном службом контроле летења.

1.12. Регистратори лета

Није применљиво.

1.13. Медицински и патолошки подаци

У овој озбиљној незгоди није било повређених лица.

1.14. Подаци о пожару

Није било појаве ватре или дима.

1.15. Тргање и спасавање

Није применљиво.

1.16. Аспекти преживљавања

Није применљиво.

1.17. Испитивања и истраживања

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

2. АНАЛИЗА ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ

2.1. Анализа следа догађаја

Наведеног дана око 04.20 часова по локалном времену, пилот-инструктор и ученик су започели брифинг, након чега је извршен претполетни преглед авиона током ког нису успостављене неправилности, авион је стартован и упућен ка полетно-слетној стази. Лет је започет у 05.10 часова по локалном времену и био у склопу CPL(A) обуке, са циљем увежбавања основних маневара у зони изнад полетно-слетне стазе. После самог полетања је извршено пењање изнад полетно-слетне стазе и започет је рад у зони. Након завршеног рада у зони, започето је снижавање и прикључивање десном, источном школском кругу за стазу 33. У позицији низ ветар, а у траверзи са прагом полетно-слетне стазе извршена је *check* листа за прилаз/ припрему за слетање (*checklist approach*). Тада је проверено следеће:

- *Fuel selectors – ON*
- *Mixtures - Rich*
- *Speed check*
- *Gear down*

Након завршеног циклуса извлачења стајног трапа, извршена је провера извучености и забрављености стајног трапа:

- *Gear down*
- *3 green*
- *visually in mirror check*
- *Speed check*
- *Flaps 10*

У базном делу школског круга (позицији *Base leg)* је постављен режим снаге за снижавање (*Descent power)* и одржавана је брзина и угао прилаза.

Уласком у финални прилаз за полетно-слетну стазу 33, извршена је контролна листа пре слетања (*Before Landing checklist)*:

- *Speed check*
- *Flaps 25*
- *Proppellers - Full forward*
- *Cowl flaps - Check open*
- *Gear is down, 3 green, visually in mirror check*
- *Landing light - ON*

Непосредно пред улазак у фазу равнања, у траверзи рулне стазе Б, још једном је извршена провера извучености и забрављености стајног трапа кроз индикацију „*3 green“* и погледом у огледало на облози левог мотора установљено је да је индцикација исправна и да је авион безбедан за слетање.

Приликом уласка у фазу слетања, извршено је равнање и постепено успостављена снага мотора на минимални режим рада (*IDLE*). Након слетања и попуштања полуволана нос авиона се није зауставио приликом додира точка, већ је наставио да „тоне“. Нос је имао успорену тенденцију спуштања и том приликом је од стране чланова посаде уочена прашина коју су почели да стварају кракови елиса при додаиру са тлом. Убрзо након тога нос је почео додатно да се спушта, а елисе мотора су се комплетно зауставиле, са закривљеним крајевима кракова.

Пилот је код првих индикација потонућа носа командовао пуним отклоном полуволана, како би потенцијално смањио нагло заустављање због додира носа авиона са тлом. Непосредно пре потпуног губитка хоризонталне брзине и заустављања авиона, пилот је извршио благ отклон команде правца улево, ради делимичног напуштања полетно-слетне стазе. Наведена радња је предузета са циљем да се у највећој могућој мери у датим околностима, ослободи полетно-слетна стаза и осигура њена безбедност до завршетка координације између аеродромских служби, контроле летења и NOTAM службе у вези са њеним привременим затварањем.

Након заустављања пилот је извршио обезбеђивање мотора и система на авиону, заједно са кандидатом се евакуисао и обавестио управника аеродрома и Центар за истраживање несрећа у саобраћају.

2.2. Анализа система и компоненти након детаљног прегледа ваздухоплова

На прегледу ваздухоплова, после некомандованог увлачења носне ноге утврђено је:

- Обе погонске групе имају удар елисе о тло (*prop strike*)
- Носни конус P/N 95700-13 поломљен је у зони приступног отвора багажнику P/N 96017-00
- Покривљена су лева и десна вратаоца носне ноге P/N 96017-00 и 95707-01
- Болт AN23-40A P/N 400 890 је искривљен на месту везе са полугом забрављивања носне ноге стајног трапа (*nose gear downlock link*-ом) P/N 95829-00 (слика 8)
- Навојно вретено горње везе забрављујуће споне (*downlock link)* P/N 95829-00 је искривњено (слика 8)
- Отвор горњег дела полуге забрављивања носне ноге стајног трапа P/N 95829-00 је похабан на месту ослањања попречне спојнице (слика 9)

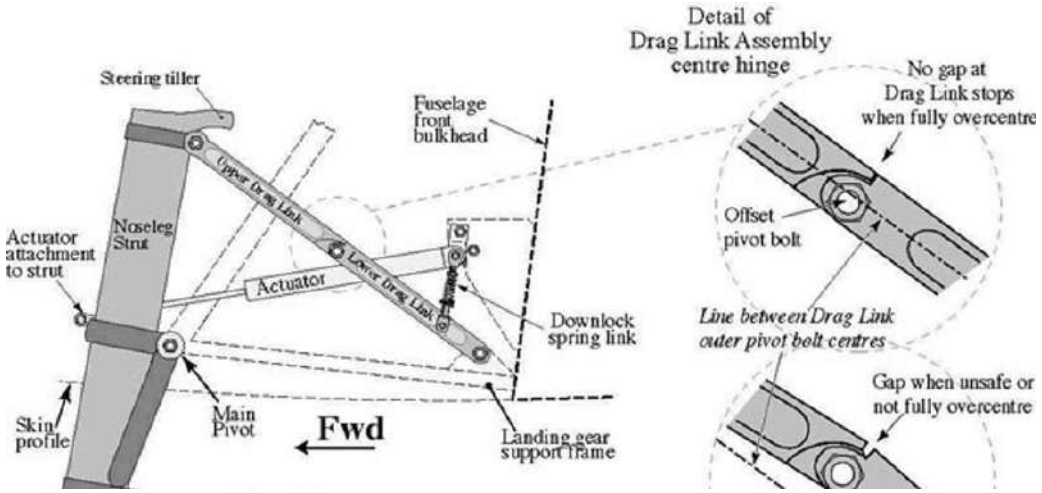


Слика 8. Оштећење забрављујуће споне



Слика 9. Похабан отвор горњег дела полуге

Геометрија носне ноге стајног трапа омогућује да тежина авиона на носном точку сабија преламајућу упорницу (*drag nose gear)* p/n 78677-00, што је укрућује у забрављен положај (када је средњи болт испод равни крајних болтова за више од 0,25 инча). Супротно томе, силе са ноге (ако је средњи ослонац преламајуће упорнице изнад равни крајних болтова) проузрокује преламање упорнице и увлачење трапа. Довођење носне ноге у извучен положај омогућује хидроцилиндар, аеродинамичка сила и тежина, а осигурање упорнице у извученом положају омогућује полуга забрављивања (*nose gear downlock link)* p/n 95829-0 која је на истом болту AN23-40A p/n 400 890 са хидроцилиндром и преко линка (*nose gear retraction)* p/n 95712-04 везана за противпожарни зид.

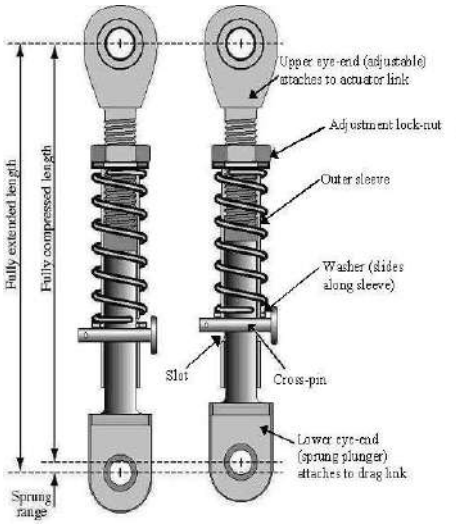


Слика 10. Механизам забрављивања носне ноге стајног трапа

Механизам забрављивања носне ноге стајног трапа обезбеђује забрављивање преламајуће упорнице применом силе на њену доњу половину. Механизам је опремљен опругом која омогућава малу промену његове дужине приликом преласка из одбрављеног у забрављени положај.

Разлика између компримоване и некомпримоване дужине опружног механизма (*sprung range*) треба да износи приближно 2,032 mm (0,08 in). Промена дужине ограничена је попречним клином који, при компресији механизма, преко подлошке належе на опругу.

Дужина механизма је подесива и мора бити подешена тако да је механизам у потпуности компримован када је преламајућа упорница забрављена. Уколико је механизам подешен на премалу дужину, преламајућа упорница може прећи положај „преко центра“ (*over-center*), што може довести до губитка забрављеног положаја и последичног увлачења носне ноге стајног трапа.



Слика 11. Механизам са приказом потпуно извученог и компримованог положаја

Због учесталог некомандованог увлачења носне ноге стајног трапа, FAA је издала AD 2005-13-16 према произвођачком MSB 1123D, којим су прописане измене листа периодичних прегледа (*Scheduled Maintenance).* Организација RS.CAO.0006 је 07.06.2026. године спровела све тачке наведене на страни 3 MSB1123D (изузев тачке 3, која се спроводи на 1000:00 часова налета а које је претходно извршена 17.03.2025. године). (Прилог 1)

Дана 17.03.2026. године организација RS.MF.002 је спровела је тачку 4 из листе на страни 3 MSB1123D, при чему је извршена замена болта NAS6207-50D. (Прилог 2)

Прегледом елемената полуге забрављивања уочена је овализација отвора за попречни клин (*cross pin*), услед које је дошло до ефективног скраћења механизма. Измерени пречник отвора у правцу нормалном на осу забрављајуће споне износио је 4,85 мм (слика 12), док је у правцу паралелном са осом износио 5,65 мм (слика 13), што представља овалност од 0,80 мм.



Слика 12. Измерени пречник отвора у правцу нормалном на осу



Слика 13. Измерени пречник отвора у правцу паралелном са осом

На месту овализације услед пластичне деформације материјала формирана је ивица (нагњечење) која спречава правилно налегање подлошке на попречни клин под дејством силе опруге, што је приказано на сликама 8 и 9. Наведено нагњечење је истовремено прикривало стварни степен овализације отвора.

Последице овализације биле су двоструке:

1. Смањење компримоване дужине механизма
2. Губитак функције опруге, јер услед нагњечења подлошка више није могла да се ослања на попречни клин (*cross pin*), чиме је елиминисана њена функција компензације дужине и одржавања силе забрављивања.

Због положаја везе са доњом преламајућом упорницом (*lower drag link),* забрављајућа спона делује преко кинематског односа приближно 1:3. Поред тога, услед угла уградње од приближно 75° у односу на осу преламајуће упорнице, овализација отвора од 0,80 мм резултује смањењем ефективног забрављења преламајуће упорнице за више од 3 мм.

Овализација отвора забрављајуће споне носне ноге стајног трапа настала је као последица дуготрајног дејства комбинованих хоризонталних и вертикалних оптерећења која се са носног точка преко преламајуће упорнице преносе на забрављајућу спону. Развој оштећења је прогресивног карактера, јер настало нагњечење материјала онемогућава правилан рад опруге, услед чега се повећавају ударна оптерећења на попречни клин и зидове отвора, што доводи до даљег убрзаног повећања овализације.

2.3. Анализа индикације положаја носне ноге стајног трапа

Микропрекидач индикације забрављеног положаја носне ноге стајног трапа (зелена сигнална лампица) активира се посредством зглобно везаног носача хидрауличног цилиндра P/N 95712-04. Носач је, у смеру противпожарног зида, оптерећен опругом P/N 96178-00, која је истегнута када је носна нога увучена, односно када је хидраулични цилиндар у увученом положају.

Због оваквог конструктивног решења, положај преламајуће упорнице (*lower drag link*), нема директан утицај на активирање микропрекидача, па самим тим ни на индикацију зелене сигналне лампице. Из тог разлога, присуство зелене индикације у кабини током слетања није представљало поуздан доказ да је преламајућа упорница била потпуно забрављена.

Незабрављен положај преламајуће упорнице у фази протрчавања након слетања потврђују деформисани завртањ AN23-40A (P/N 400890) и оштећења на горњем прикључку механизма. Наведени трагови указују да је горњи прикључак уместо да обезбеђује одржавање забрављеног положаја, преузео носећу функцију механичког задржавања преламајуће упорнице, за коју конструктивно није предвиђен.

3. ЗАКЉУЧЦИ

3.1. Налази

- Приликом слетања ваздухоплов је имао индикацију извученог и забрављеног стајног трапа („*3 green“*). Након додира са полетно-слетном стазом, дошло је до понирања носног дела ваздухоплова а затим и контакта елиса са површином ПСС.

-Носна нога стајног трапа није била механички забрављена у положају извучености.

-На елементу забрављајуће споне утврђена је овализација отвора за попречни клин од 0,80 мм, уз присуство пластичне деформације материјала, чиме је онемогућено правилно налегање подлошке на попречни клин.

-Нарушавањем функције опружног склопа и променом ефективне дужине механизма, дошло је до недовољног преласка преламајуће упорнице односно непотпуног механичког забрављења носне ноге стајног трапа.

- Овализација отвора представља последицу прогресивне пластичне деформације настале услед експлоатационих оптерећења.

- Систем индикације „*3 green“* није директно повезан са механичким положајем и забрављењем преламајуће упорнице, због чега позитивна индикација није представљала поуздану потврду потпуног механичког забрављења носне ноге.

3.2. Узроци озбиљне незгоде

3.2.1. Непосредни узрок озбиљне незгоде

Непосредни узрок ове озбиљне незгоде је губитак забрављења носне ноге стајног трапа услед услед непотпуног преласка преламајуће упорнице у положај „over-center“ што је након оптерећења при слетању довело до увлачења носне ноге и контакта елиса са тлом.

3.2.2. Посредни узроци озбиљне незгоде

Посредни узрок озбиљне незгоде је овализација отвора за попречни клин настала током експлоатације ваздухоплова која је довела до неправилног налегања подлошке на попречни клип, губитка функције опруге и промене ефективне дужине механизма.

4. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ

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

01/2026 – 1 Овлашћеној организацији за одржавање ваздухоплова

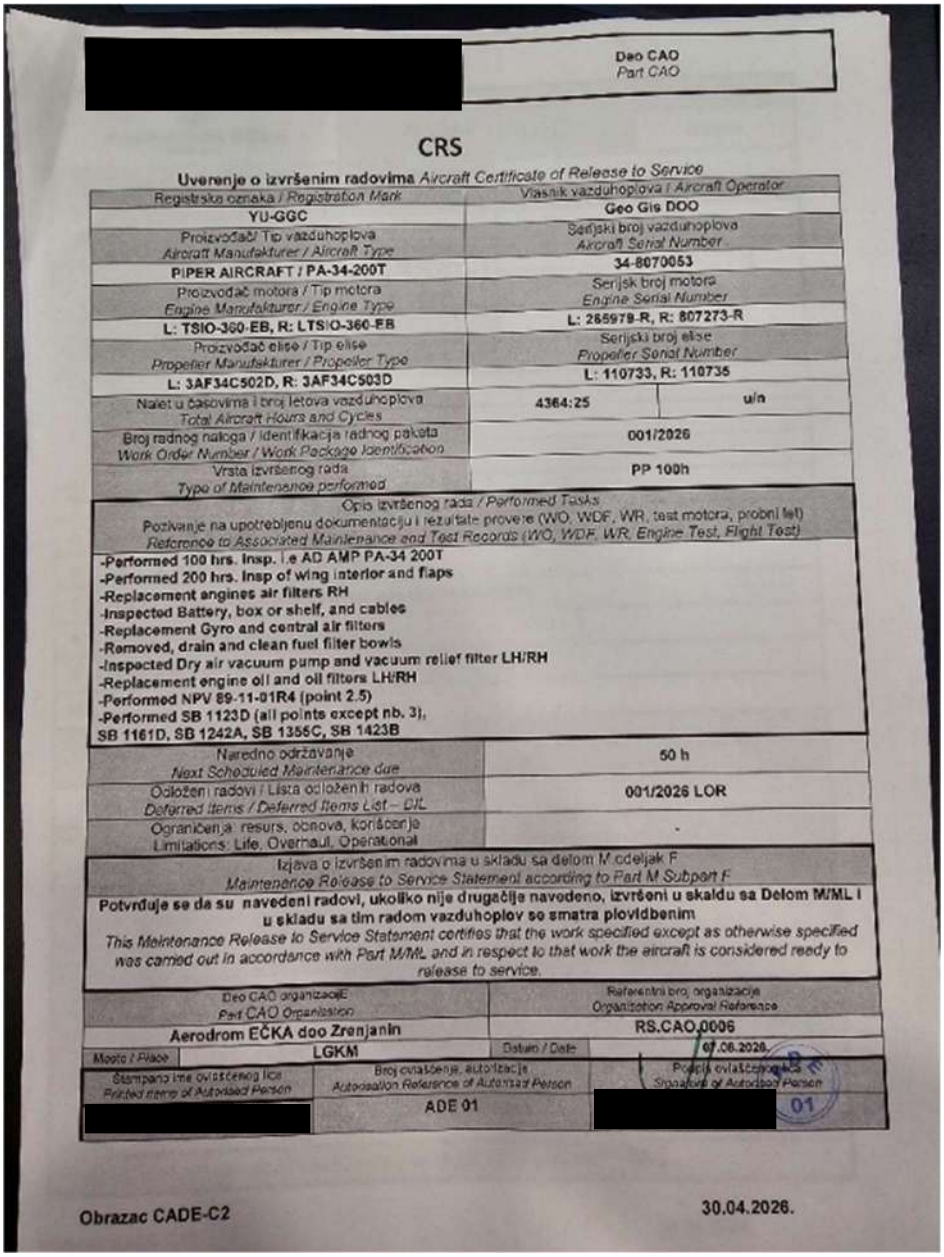
У програму одржавања увести обавезну демонтажу забрављајуће споне носне ноге стајног трапа ради детаљног прегледа на сваких 100 часова налета, уз утврђивање цикличног ресурса и прописивање њене превентивне замене.

01/2026 – 2 Произвођачу ваздухоплова

Размотрити могућност унапређења система индикације положаја носне ноге стајног трапа уградњом додатног микропрекидача за потврду механички забрављеног положаја преламајућих упорница.

5. ПРИЛОГ

Прилог 1. Уверење о завршеним радовима



[redacted]

Deo CAO
Part CAO

CRS

Uverenje o izvršenim radovima *Aircraft Certificate of Release to Service*

Registrska oznaka / *Registration Mark*	Vlasnik vazduhoplova / *Aircraft Operator*
YU-GGC	Geo Gis DOO
Proizvođač Tip vazduhoplova *Aircraft Manufakturer / Aircraft Type*	Serijski broj vazduhoplova *Aircraft Serial Number*
PIPER AIRCRAFT / PA-34-200T	34-8070053
Proizvođač motora / Tip motora *Engine Manufakturer / Engine Type*	Serijski broj motora *Engine Serial Number*
L: TSIO-360-EB, R: LTSIO-360-EB	L: 265979-R, R: 807273-R
Proizvođač elise / Tip elise *Propeller Manufakturer / Propeller Type*	Serijski broj elise *Propeller Senal Number*
L: 3AF34C502D, R: 3AF34C503D	L: 110733, R: 110735
Nalet u časovima i broj letova vazduhoplova *Total Aircraft Hours and Cycles*	4364:25 / u/n
Broj radnog naloga / identifikacija radnog paketa *Work Order Number / Work Package Identification*	001/2026
Vrsta izvršenog rada *Type of Maintenance performed*	PP 100h

Opis izvršenog rada / *Performed Tasks*
Pozivanje na upotrebljenu dokumentaciju i rezultate provere (WO, WDF, WR, test motora, probni let)
Reference to Associated Maintenance and Test Records (WO, WDF, WR, Engine Test, Flight Test)

-Performed 100 hrs. Insp. i.e AD AMP PA-34 200T
-Performed 200 hrs. Insp of wing interior and flaps
-Replacement engines air filters RH
-Inspected Battery, box or shelf, and cables
-Replacement Gyro and central air filters
-Removed, drain and clean fuel filter bowls
-Inspected Dry air vacuum pump and vacuum relief filter LH/RH
-Replacement engine oil and oil filters LH/RH
-Performed NPV 89-11-01R4 (point 2.5)
-Performed SB 1123D (all points except nb. 3),
SB 1161D, SB 1242A, SB 1355C, SB 1423B

Naredno održavanje *Next Scheduled Maintenance due*	50 h
Odloženi radovi / Lista odloženih radova *Deferred Items / Deferred Items List – DIL*	001/2026 LOR
Ograničenja: resurs, obnova, korišćenje *Limitations: Life, Overhaul, Operational*	-

Izjava o izvršenim radovima u skladu sa delom M odeljak F
Maintenance Release to Service Statement according to Part M Subpart F

Potvrđuje se da su navedeni radovi, ukoliko nije drugačije navedeno, izvršeni u skaldu sa Delom M/ML i u skladu sa tim radom vazduhoplov se smatra plovidbenim

This Maintenance Release to Service Statement certifies that the work specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part M/ML and in respect to that work the aircraft is considered ready to release to service.

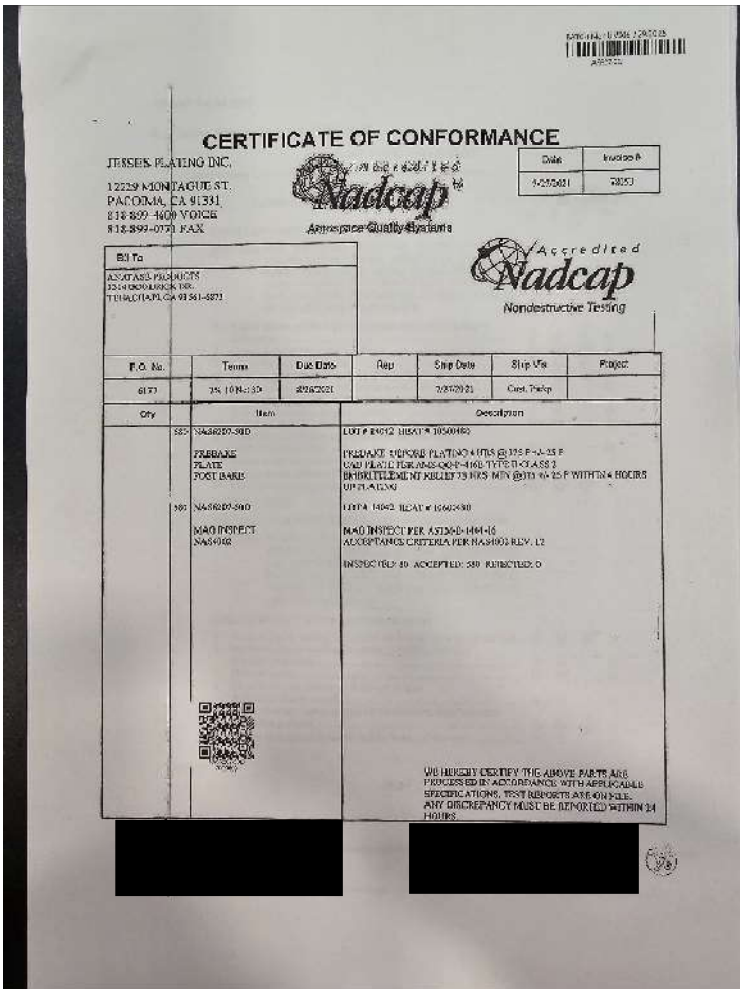
Deo CAO organizacije *Part CAO Organization*	Referentni broj organizacije *Organization Approval Reference*
Aerodrom ECKA doo Zrenjanin	RS.CAO.0006
Mesto / *Place*: LGKM	Datum / *Date*: 07.06.2026.

Štampano ime ovlašćenog lica *Printed Name of Autorised Person*	Broj ovlašćenja, autorizacije *Autorisation Reference of Autorised Person*	Potpis ovlašćenog lica *Signature of Autorised Person*
[redacted]	ADE 01	[redacted]

Obrazac CADE-C2

30.04.2026.

Прилог 2. Потврда о усаглашености



CERTIFICATE OF CONFORMANCE

JESSES PLATING INC.
12229 MONTAGUE ST.
PACOIMA, CA 91331
818-899-4409 VOICE
818-899-0771 FAX

Nadcap
Aerospace Quality Systems

Accredited
Nadcap
Nondestructive Testing

Date	Invoice #
4/23/2021	28053

Bill To

ASSOTABS PRODUCTS
[redacted]

P.O. No.	Terms	Due Date	Rep	Ship Date	Ship Via	Project
6177	[illegible]	4/26/2021		4/23/2021	Cust. Pickup	

Qty	Item	Description
585	NAS6203-50D	LOT # 24012 HEAT # 10500480
	PREBAKE PLATE POST BAKE	PREBAKE BEFORE PLATING 4 HRS @ 375 F +/- 25 F CAD PLATE PER AMS-QQ-P-416B TYPE II CLASS 2 EMBRITTLEMENT RELIEF 23 HRS MIN @ 375 +/- 25 F WITHIN 4 HOURS OF PLATING
585	NAS6203-50D	LOT # 24012 HEAT # 10500480
	MAG INSPECT NAS4103	MAG INSPECT PER ASTM-E-1444-16 ACCEPTANCE CRITERIA PER NAS4103 REV. L2 INSPECTED: 10 ACCEPTED: 580 REJECTED: 0

WE HEREBY CERTIFY THE ABOVE PARTS ARE PROCESSED IN ACCORDANCE WITH APPLICABLE SPECIFICATIONS. TEST REPORTS ARE ON FILE. ANY DISCREPANCY MUST BE REPORTED WITHIN 24 HOURS.

[redacted]

[redacted]