



ДИРЕКТОРАТ
ЦИВИЛНОГ
ВАЗДУХОПЛОВСТВА
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

КОМИСИЈА ЗА ИСПИТИВАЊЕ УЗРОКА
УДЕСА У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

ЗАВРШНИ ИЗВЕШТАЈ О НЕЗГОДИ

Авион:	CESSNA 172G
Ознака регистрације:	YU-DOT
Корисник авиона:	Приватни
Власник авиона:	Приватни
Место незгоде:	Аеродром Лисичији Јарак
Датум незгоде:	10.04.2008. године
Време незгоде:	19,20 часова (LT)

Београд, мај 2008. године

САДРЖАЈ

I ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

1.1	Историјат лета	3
1.2	Повреде	4
1.3	Оштећења авиона	4
1.4	Штета трећем лицу	4
1.5	Личне информације	4
1.5.1	Подаци о ученику-пилоту	4
1.5.2	Подаци о инструктору	5
1.5.3	Подаци о ваздухопловном механичару	6
1.6	Подаци о авиону	7
1.7	Подаци о мотору	7
1.8	Подаци о елиси	7
1.9	Метеоролошке информације	8
1.10	Информације о аеродрому	8
1.11	Стање на месту незгоде	8
1.12	Регистратори лета	9
1.13	Подаци о пожару	10
1.14	Трагање и спасавање	10

II АНАЛИЗА НЕЗГОДЕ

2.1	Анализа тока лета	10
2.2	Анализа узрока који су довели до испадања носног точка	10
2.2.1	Концепција везе точка са виљушком носне ноге	10
2.2.2	Анализа могућег узрока незгоде	14

III ЗАКЉУЧЦИ

IV УЗРОК НЕЗГОДЕ

4.1	Непосредни узрок незгоде	18
4.2	Посредни узрок незгоде	19

V ПРЕДЛОГ МЕРА

VI ИЗДВОЈЕНА МИШЉЕЊА

I ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ

1.1 Историјат лета

Дана 10.04.2008. године, у складу са Дневним планом летења Организације за летачку обуку „Пегаз“ на аеродрому Лисичији Јарак, авион типа CESSNA 172G, регистарске ознаке YU-DOT имао је један лет од 16,18 до 16,58 * у зони аеродрома а затим је друга посада извршила лет од 17,05 до 18,08 на маршрути LYBJ-PA-LIBE -PA-LYBJ.

У последњем планираном лету тога дана, нова посада авиона: инструктор и ученик-пилот на обуци за PPL(A) имала је задатак увежбавања школских кругова са продужавањем (*“touch-and-go”*). Последњи школски круг требало је да буде контролни лет за лаширање ученика-пилота следећег дана. Посада је извршила претполетни преглед авиона и приликом прегледа приметила је нешто већу истегнутост амортизера носне ноге. Повлачењем носа авиона на доле, вратила је амортизер у нормални положај.

У употреби је била ПСС 15 и током вожења за полетање посада није приметила ништа необично везано за функционисање носне ноге авиона. Након изласка на ПСС и добијања одобрења за полетање од стране руководиоца летења, полетели су у 18,47 и извршили су четири школска круга са продужавањем, у којима су слетања и додир ПСС били правилни а у протрчавању, такође, нису приметили никакве неправилности у раду носне ноге авиона. Сви школски кругови били су десни. Инструктор је одлучио да након петог школског круг заврши летење с обзиром да се приближавао сумрак.

На последње, пето, слетање дошли су са правилним елементима и брзином у прилазу око 65 KTS. Ученик-пилот извршио је равнање на прописаној висини и слетели су са правилним додиром ПСС, при брзини око 50 KTS.

* Сва времена наведена у Извештају односе се локално време (LT).

Након протрчавања и смањења брзине, да би избегли нераван терен на ПСС, скренули су благо у лево и возили су паралелно оси ПСС, на удаљености од око 2-3 m од ограничитеља. Приликом приближавања крају ПСС, смањили су брзину авиона на 4-5 km/h. У моменту кад је ученик - пилот командовао десно скретање за напуштање ПСС, дошло је до отпадања носног точка, заривања виљушке носног точка у терен, и два удара елисе о терен.

Посада је искључила магнете и главни прекидач, затворила славину горива и, без повреда, изашла из авиона.

1.2 Повреде

У незгоди није било погинулих и повређених лица.

1.3 Оштећења авиона

У незгоди је оштећена елиса (кракови елисе су деформисани и повијени уназад). Потребно је делимично растављање мотора ради детаљног прегледа.

Елементи за везу точка са виљушком носне ноге: вијак бр. дела AN5-47, чаура број дела 0543001 која се налазила на десној страни виљушке, навртка бр. дела AN310-5 и расцепка бр. дела MS 24665-134 нису пронађени на месту незгоде.

1.4 Штета трећем лицу

У незгоди није причињена штета трећем лицу

1.5 Личне информације

1.5.1 Подаци о ученику - пилоту

Старост:	36 година
Пол:	мушки
Укупни налет:	7,11 часова, 49 летова

Ученик-пилот уписан је у књигу Регистра Организације за летачку обуку „Пегаз“ за школовање ради стицања дозволе PPL (A). Организација за летачку обуку „Пегаз“ поседује Уверење о оспособљености центра за обуку летачког особља, Број FTO-07, издато од Директората цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе 27.12.2006. године.

Ученик - пилот је теоријску обуку започео 15.12.2005. године а завршио 17.01.2006. године. Практичну обуку је започео 02.04.2007. године.

1.5.2 Подаци о инструктору

Старост: 38 година
Пол: мушки
Дозвола: CPL(A), број 2943/13448, издата 28.06.1994., са роком важења до 26.11.2012. године.

Овлашћења: SEP (land), издато 02.12.2005., са роком важења до 02.12.2009. године.
FI(A), издато 02.12.2005. , са роком важења до 02.12.2008. године.
G2GL, издато 12.12.2005., са роком важења до 02.12.2008. године.

Последњи медицински преглед: 19.02.2008. године

Последња провера у лету: 23.11.2007. године

Летачко искуство: Укупан налет: 1334,46 часова
Као инструктор: 600,25 часова

Ваздухоплов: УТВА -75 : 100,10 часова, 146 летова
Соко Галеб Г-2А: 145,25 часова, 200 летова
Соко Супер Галеб Г-4 : 857,45 часова, 786 летова
Симулатор SLG4-04 116,20 часова
Zlin 526F 53,45 часова, 206 летова
Cessna C-152 13,04 часова, 30 летова
Cessna C-172 30,57 часова, 129 летова

Налет пилота у последњих :

- 1 месец: 20,56 часова, 95 летова
- 15 дана: 19,54 часова, 93 лета
- 7 дана: 13,37 часова, 69 летова
- 48 часова: 4,11 часова, 14 летова
- на дан незгоде: 1,13 часова, 6 летова

1.5.3 Подаци о ваздухопловном механичару који је одржавао авион

Старост: 33 године

Пол: мушки

Дозвола: Ваздухопловни механичар AMS (тип II), Број досијеа 2258, са роком важења до 08.04.2010. године.

Овлашћења: AN-2, издато 19.04.2004., са роком важења до 08.04.2010. године.

C- 150/152, издато 04.05.2006., са роком важења до 08.04.2010. године.

C-172, издато 04.05.2006, са роком важења до 08.04.2010. године.

PA-28, издато 28.06.2006., са роком важења до 08.04.2010. године.

1.6 Подаци о авиону

Тип: CESSNA F-172G

Серијски број: 0264

Година производње: 1966.

Произвођач: REIMS AVIATION S.A.

Уверење о пловидбености: Бр. 1830, издато 20.09.2007. године, са роком важења до 20.09.2008. године.

Намена авиона: Обука пилота и скакање падобранаца

Корисник: Икар AIR SERVICE d.o.o. Београд

Последњи преглед за продужење пловидбености извршен је 19.09.2007. године.

Укупан налет од почетка употребе: 8 652,56 часова

Укупан број слетања: 20 241

Последњи годишњи 100 часовни преглед извршен је 07.09.2007. године (на 8560,16 часова рада и 19983 слетања) а последњи 50-часовни преглед авиона извршен је

05.02.2008. године (на 8611,40 часова рада и 20125 слетања). Прегледе је извршио Икар AIR SERVICE d.o.o. Београд.

Авион нема одобрен Програм техничког одржавања од стране Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Авион се до 10.09.2007. године налазио у Регистру ваздухоплова Републике Словеније.

1.7 Подаци о мотору

Тип: CONTINENTAL R-0300D6B
Серијски број: 25615D
Година производње: 1990.
Произвођач: TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS
Укупно време рада: 3204,07 часова

Време рада од последње опште оправке: 1227,06 часова

Међуремонтни ресурс: 1800 часова

Последњи годишњи 100 часовни преглед извршен је 07.09.2007. године а последњи 50-часовни преглед мотора извршен је 05.02.2008. године. Прегледе је извршио Икар AIR SERVICE d.o.o. Београд.

1.8 Подаци о елиси

Тип: 1C172EM7651, двокрака, метална, непроменљивог корака
Серијски број: E 15968
Година производње: Непознато
Произвођач: Mc CAULEY
Укупно време рада: 8661,56 часова

Време рада од последње опште оправке: 406,44 часова

Међуремонтни ресурс: 2000 часова

Последњи годишњи сточасовни преглед извршен је 07.09.2007. године а последњи 50 часовни преглед елисе извршен је 05.02.2008. године. Прегледе је извршио Икар AIR SERVICE d.o.o. Београд.

1.9 Метеоролошке информације

Метеоролошки услови били су повољни за летење, видљивост је била преко 10 km, ветар је био из правца 130° , брзине 1 -2 m/s, температура 14° C, облачност 2/8, доња база облака 4000 ft.

Метеоролошки услови нису имали утицаја на незгоду.

1.10 Информације о аеродрому

Летење се одвијало на аеродрому Лисичији Јарак, који је намењен за спортско и аматерско летење и сезонско летење авиона привредне авијације. У употреби је била травната ПСС 15, дужине 1000 m, ширине 37 m.

1.11 Стање на месту незгоде

Авион се налазио у близини левих ограничитеља ПСС 15. Точак носне ноге налазио се испод предње трећине трупа авиона. Виљушка носне ноге била је заривена у терен након трага ровања дужине 25 cm, а елиса је начинила два уреза у терену.



Слика 1



Слика 2



Слика 3



Слика 4

Након подизања авиона извршен је преглед склопова и елемената који су пронађени на месту удеса.

На виљушци носне ноге нису примећени никакви трагови лома или оштећења. Осовина точка са навученим дистантним чаурама и једним од лежајева точка налазила се у централном отвору на носном точку. На приближно 0,5 m лево од виљушке пронађена је у трави једна чаура (поз. 5 на слици 13). Нађени делови су „комплетирани“ и заједно са виљушком носне ноге приказани су на слици 5. На осовини, лежајевима као ни на чаурама нису пронађени трагови лома нити озбиљнијих оштећења.

Претраживањем терена око авиона, као и ПСС, није пронађена друга чаура, као ни централни вијак, навртка и расцепка, који су повезивали носни точак са виљушком.

На местима везе носне ноге са структуром трупа нису уочена никаква оштећења.

Након заривања елисе у тло, као последица наставка кретања авиона, дошло је до деформисања и повијања кракова елисе (слика 6).



Слика 5



Слика 6

1.12 Регистратори лета

Авион није имао регистраторе лета с обзиром да се то не захтева за ову категорију ваздухоплова.

1.13 Подаци о пожару

У незгоди није било појаве пожара.

1.14 Трагање и спасавање

Није било потребе за покретањем акције трагања и спасавања.

II АНАЛИЗА НЕЗГОДЕ

2.1 Анализа тока лета

Ученик-пилот је прва четири школска круга са продужавањем извршио нормално. Свако прилажење на слетање било је нормално са правилним висинама за прво и друго равнање, тако да инструктор није имао потребе да интервенише. Исто се поновило и у петом школском кругу, након којег је инструктор саопштио ученику-пилоту да завршавају летење за тај дан, те да продужи рулање, напусти ПСС, и одрула до хангара.

Комисија је установила да се авион у рулању приближио левим ограничитељима ПСС, и у моменту командовања за скретање са ПСС, дошло је до испадања носног точка, спуштања авиона на носну виљушку стајног трапа, и два пута до удара елисе о терен. Комисија је установила да се незгода догодила при веома малој брзини рулања, те је искључила могућност да је до незгоде дошло услед неког поступка од стране посаде.

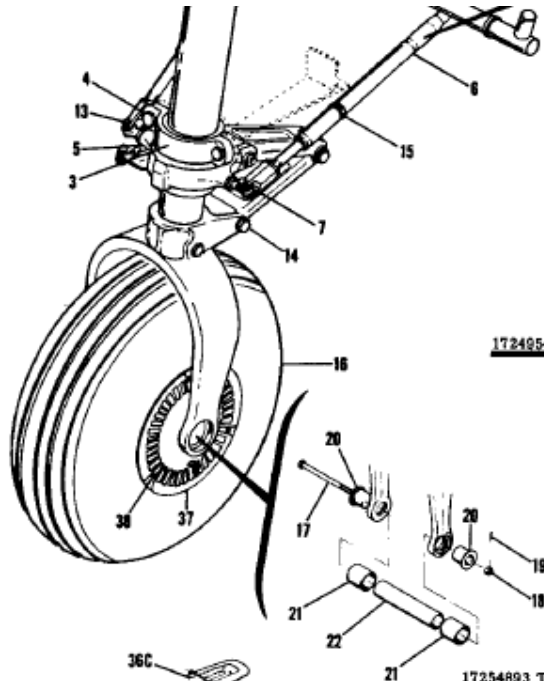
2.2 Анализа узрока који су довели до испадања носног точка

2.2.1 Концепција везе точка са виљушком носне ноге

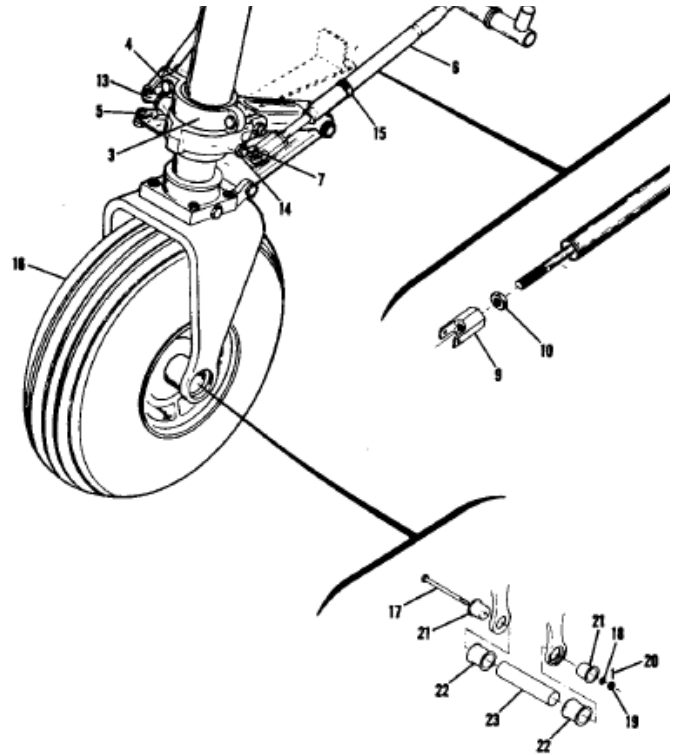
На сликама 7 и 8 су приказани детаљи монтаже склопа носне ноге у уобичајеној и тзв. *“heavy duty”* варијанти.

Осим по облику и димензијама виљушке, код ове две варијанте носне ноге постоје и извесне разлике у елементима склопа везе точка са виљушком, мада је, генерално

гледано, принцип те везе идентичан. У Табели 1 су наведени елементи склопа везе точка носне ноге са виљушком за обе варијанте.



Слика 7



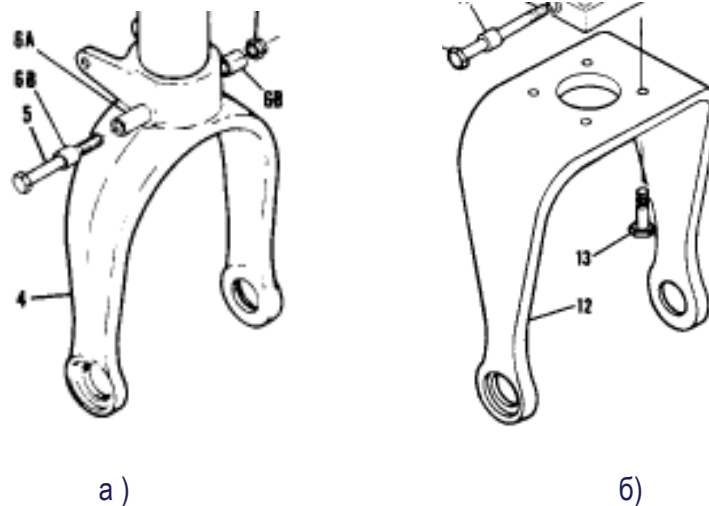
Слика 8

Табела 1*

Део	Позиција на		Број дела на		Врста дела
	Слици 7	Слици 8	Слици 7	Слици 8	
Централни вијак	17	17	AN5 - 47	AN5 - 55	стандардни
Подлошка	/	18	/	AN960 – 516L	стандардни
Навртка	18	19	AN310 - 5	AN310 - 5	стандардни
Расцепка	19	20	MS24665 - 134	MS24665 - 136	стандардни
Чаура	20	21	0543001	1442001 - 2	
Дистантна чаура	21	22	0543037 - 1	1442002 - 1	
Осовина точка	22	23	0543003	1442001 - 1	

* Подаци преузети из „Model 172 Series Parts Catalog (1963 Thru 1974)“, Cessna Aircraft Co., Wichita, USA, 1992.

Са слика и из табеле се види да се, концепцијски, веза код ове две варијанте разликује само по томе што се код *“heavy duty”* варијанте испод навртке поставља подлошка, која код уобичајене варијанте није предвиђена.



Слика 9

На слици 9 је приказан облик виљушке за уобичајену (а) и *“heavy duty”* (б) варијанту носне ноге. Према облику виљушке (слика 5), Комисија је закључила да је код предметног авиона била монтирана уобичајена варијанта носне ноге.

Наредни подаци за стандардне елементе из склопа везе точка са виљушком за уобичајену варијанту су преузети из каталога фирме „Aircraft Spruce & Speciality Co.“ (www.aircraftspruce.com).

Вијак AN5 - 47 (слика 10) је вијак са шестоугаоном главом за ваздухопловне намене, израђен од легираног челика са минималном затезном чврстоћом 125 ksi (око 86 daN/mm²). Номинална дужина (*“Nominal Length”*) вијка је 4-31/32” (око 126 mm), дужина дела без навоја (*“Grip Length”*) је 4-7/16” (око 113 mm), а навој је 5/16” (што би одговарало метричком навоју \approx M8). Вијак има избушену попречну рупу за расцепку.

Крунаста навртка AN310 - 5 (слика 11) је израђена од челика и кадмијумизирана, а користи се код вијака који имају отвор за расцепку, чије постављање омогућавају прорези на глави навртке. Навој ове навртке је 5/16”.



Слика 10



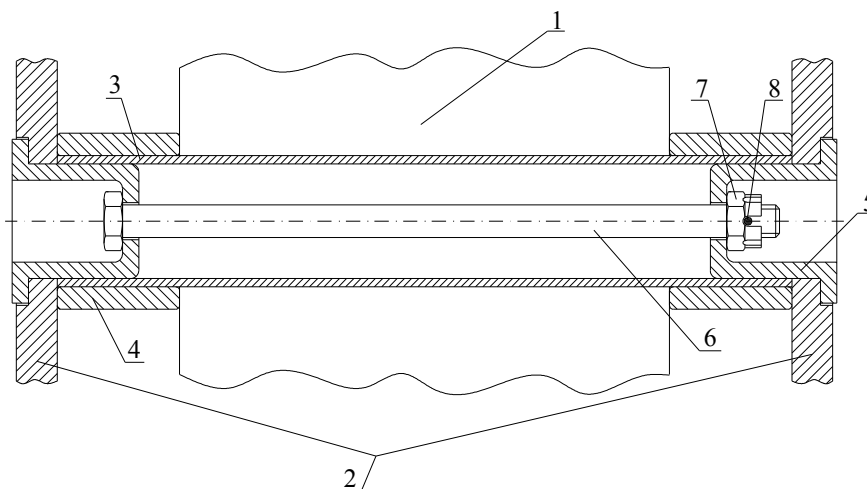
Слика 11

Осигуравајућа расцепка MS24665 – 134 (слика 12) је израђена од кадмијумизираног челика. Њен номинални пречник је 1/16" (око 1.6 mm), а дужина 3/4" (око 19 mm).



Слика 12

Склоп везе точка са виљушком носне ноге је „реконструисан“ на основу приказаних слика и увидом на месту незгоде, а шематски је приказан на слици 13 (гледано спреда).



Слика 13

Основни елемент споја точка (1) са виљушком (2) је цеваста осовина точка (3). На њене крајеве се постављају дистантне чауре (4) које не дозвољавају склопу точка да се аксијално помера дуж осовине. Тако монтиран склоп точка са осовином и дистантним чаурама се поставља између кракова виљушке. Тада се директан спој осовине точка са виљушком остварује преко чаура (5) које се са спољашње стране убацују у кракове виљушке, својим цилиндричним делом улазећи у отвор цевасте осовине точка све док венац чауре не налегне на одговарајућа лежишта у ушкатама виљушке. Цео склоп се тада притегне централним вијком (6) и навртком (7) која се од одвртања осигура расцепком (8).

2.2.2 Анализа могућег узрока незгоде

Концепција склопа везе точка са виљушком носне ноге (слика 13) одређује да се оптерећење са точка преноси на осовину, а са ње, посредством чаура, на виљушку носне ноге. Дистантне чауре не дозвољавају аксијално померање точка дуж осовине, а делом учествују и у прихватању бочне силе која делује на точак. Централни вијак са навртком и расцепком нема улогу да преноси оптерећење, већ само да повеже цео склоп у целину.

Према слици 13, централни вијак се поставља са десне стране, а навртка се наврће у левој чаури. Уколико би дошло до нарушавања (лом елемената, одвртање, ...) ове навојне везе, чауре би могле, под дејством инерцијалних оптерећења у лету и / или ударних оптерећења приликом слетања, да испадну из својих лежишта и извуку се из осовине точка, чиме је омогућено да се склоп точка са осовином и дистантним чаурама једноставно „смакне“ са виљушке.

Имајући у виду описану концепцију везе точка са виљушком носне ноге и чињеницу да на осовини точка и пронађеној чаури нису уочени трагови лома, Комисија сматра да до незгоде није дошло услед преоптерећења склопа везе точка са виљушком а с обзиром на димензије, стање друге истоветне чауре и осовине, искључила је и могућност лома чауре која није пронађена.

Комисија сматра да је узрок незгоде нарушавање навојног споја централног вијка, навртке и расцепке (поз. 6, 7 и 8 на слици 13, респективно), што је омогућило да дође до испадања чаура и раздвајања склопа точка (са осовином и дистантним чаурама) од виљушке.

С обзиром да елементи разматраног склопа нису пронађени ни на делу ПСС на којем је авион имао последње слетање тог дана непосредно пре незгоде, ни на делу ПСС којим се после слетања кретао, може се претпоставити да је до описаних ефеката дошло пре последњег слетања.

Комисија сматра да се описани ефекти нису морали десити истовремено, већ да је прво дошло до раздвајања навојне везе. Оптерећење са носног точка се у том случају и даље на исти начин преноси на виљушку, али прети опасност да услед инерцијалних и / или оптерећења током слетања дође до аксијалног померања чаура које повезују осовину са крацима виљушке. То значи да је и у таквој ситуацији авион могао да изврши више полетања и слетања све док су се обе чауре налазиле на својим местима.

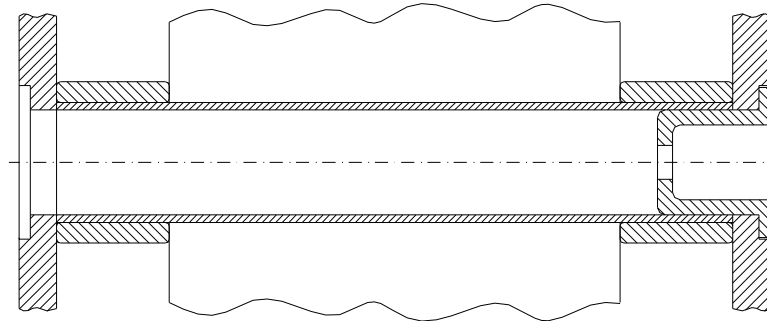
Због додатних оптерећења, као што је већ поменуто, а услед аксијалног померања десне чауре, дошло је до њеног извлачења из целог склопа и испадања. Ситуација после тога је шематски приказана на слици 14 (гледано спреда), с тим што је могуће да је и лева чаура била делимично извучена, али је још одржавала везу између осовине и виљушке. Без десне носеће чауре осовина точка је конзолно повезана са левим краком виљушке. Оваква веза још увек донекле омогућава прихватање оптерећења са носног точка, мада је питање колико би слетања и полетања оваква носна нога могла да издржи, а да пилот не осети одређено нерегуларно понашање.

Комисија се није детаљније бавила овим питањем, али процењује да су могућа 1 – 2 слетања и / или полетања, што између осталог, зависи и од тога да ли је и колико лева чаура била извучена.

Према расположивим подацима, авион је критичног дана радио десне школске кругове. Не може се са сигурношћу тврдити да су, уколико је дошло до раздвајања везе вијак–навртка, вијак и десна чаура испали током неког од тих кругова, али положај авиона у десном заокрету може да „помогне“ том испадању.

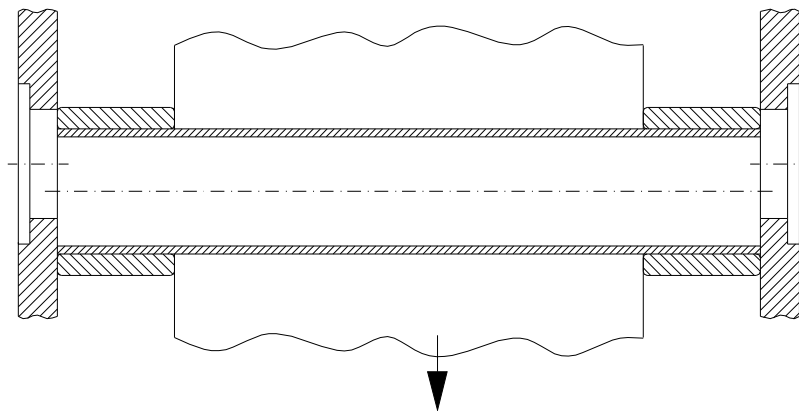
Према претпостављеном следу догађаја, до испадања десне чауре је највероватније дошло између трећег и петог школског круга (који су садржавали и тзв. протрчавање

по тлу), док је до раздвајања везе и испадања везних елемената могло да дође и знатно раније.



Слика 14

Када је после завршеног последњег слетања тог дана, приликом вожње по тлу дошло до потпуног извлачења чауре из лежишта у осовини точка и краку виљушке, што је шематски приказано на слици 15, склоп точка са осовином и дистантним чаурама више није имало шта да држи у вези са виљушком. Тако је дошло до спадања точка, авион је по инерцији наставио да се креће још неколико десетина сантиметара, када је дошло до понирања предњег дела трупа и заривања елисе и виљушке носне ноге у тло.



Слика 15

Анализирајући како је могло да дође до нарушавања навојног споја централног вијка, Комисија је утврдила следеће:

У тачки 5.1.6 „Листа повремених прегледа за авион Cessna 172G“ прописано је да је на 100 часовним прегледима потребно „прегледати осовину и лежајеве точка да

немају оштећења ... Лежајеве подмазати машћу, уградити и осигурати точак“. После сваког оваквог прегледа, у складу са Упутством за одржавање авиона /„ Service Manual“, Cessna Aircraft Co., Wichita, USA/, тачка 5-39 (е), приликом поновне монтаже точка, потребно је цео склоп повезати централним вијком, навртком и расцепком (позиције 17, 18 и 19 на слици 7).

Последњи редовни 100 часовни преглед авиона је обављен 07.09.2007. године и том приликом је извршена демонтажа склопа носног точка, чишћење, преглед и подмазивање припадајућих делова. Поновна уградња је извршена са истим везним елементима, вијком и наврткама који су затечени и демонтирани са авиона.

Према изјави ваздухопловног механичара који је одржавао авион, у току последњег 100 часовног прегледа, монтажа точка на носну ногу није извршена у складу са наведеним поступком, већ помоћу вијка који на оба краја има навој и две самоосигуравајуће навртке на крајевима, које су раније коришћене. Код оваквог начина спајања точка са његовом виљушком, приликом демонтаже точка одвија се једна навртка, а друга служи као глава вијка и извлачи се из споја заједно са њим.

Осим тога, према оригиналном Упутству за одржавање авиона (напомена уз слику 1-4), прописано је да се приликом монтаже склопова искључиво уграђују нове, некоришћене навртке.

Провером стања у магацину делова и опреме Икар AIR SERVICE d.o.o., утврђено је да стање у магацину није уредно, да су нови стандардни делови, вијци и навртке помешани са већ коришћеним и да на паковањима ових делова нема одговарајућих ознака.

Од последњег 100 часовног повремениог прегледа, авион је имао 92,40 часова налета и 258 слетања.

На основу наведеног, Комисија сматра да је поменути начин спајања точка са виљушком носног точка, посебно уз употребу већ коришћених самоосигуравајућих навртки, током коришћења авиона, могао довести до нарушавања навојног споја централног вијка.

III ЗАКЉУЧЦИ

- 3.1. Инструктор летења био је квалификован за извођење наставе.
- 3.2. Ваздухопловни механичар је био квалификован за одржавање авиона.
- 3.3. Авион је био пловидбен, односно уредно регистрован.
- 3.4. Метеоролошки услови били су повољни за летење.
- 3.5. Посада није својим поступцима у пилотској кабини утицала да дође до незгоде.
- 3.6. На основу стања пронађених делова, Комисија је утврдила да до незгоде није дошло услед заривавања лежајева, лома осовине точка и носеће чауре .
- 3.7. Приликом последњег 100 часовног прегледа авиона (на којем је вршена и демонтажа носног точка), поновна монтажа точка није извршена у складу са Упутством за одржавање авиона. Приликом монтаже коришћени су неадекватни елементи за везу и осигурање везе точка и носне виљушке.
- 3.8. Комисија сматра да је до незгоде дошло услед одвртања неадекватно осигураног навојног споја за везу носног точка и његове виљушке и испадања елемената тог споја. Као логичан след овог догађаја дошло је до испадања десне носеће чауре, после чега је спој точка и виљушке још увек могао, у извесној мери, да испуњава своју функцију. Када је дошло до испадања и леве чауре, није више било везе точка са виљушком и точак је, једноставно, спао.
- 3.9. До испадања точка из виљушке носног точка могло је да дође и током лета или приликом слетања, што би имало далеко озбиљније последице.

IV УЗРОК НЕЗГОДЕ

4.1 Непосредни узрок незгоде

Непосредни узрок незгоде је испадање носног точка из његове виљушке, приликом рулања малом брзином након слетања.

4.2. Посредни узрок незгоде

Одступање од технолошке процедуре и коришћење неадекватних делова за везу склопа точка са виљушком носног точка приликом монтаже точка, након 100 часовног повремених прегледа авиона.

V ПРЕДЛОГ МЕРА

Да би се избегло да до незгоде поново дође услед истих и сличних узрока, Комисија предлаже следеће мере:

1. На свим авионима типа Cessna 172G и Cessna 150, одмах извршити контролу навојног споја централног вијка који мора да одговара техничкој документацији авиона.
2. Извршити визуелну контролу овог споја приликом сваког претполетног прегледа авиона.
3. Приликом прописаног 100 часовног прегледа, код обављања активности дефинисаних тачком 5.1.6 у „Листама повремених прегледа за авион Cessna 172G“, осигурање ове везе извршити у складу са техничком документацијом.
4. Не вршити било какву модификацију овог навојног споја (у односу на решење приказано у *„Model 172 Series Parts Catalog (1963 Thru 1974), Cessna Aircraft Co., Wichita, USA, 1992*, без сагласности овлашћеног органа.
5. Да се овим Извештајем упознају све ваздухопловне организације у Републици Србији које организују спортско и аматерско летење.

VI ИЗДВОЈЕНА МИШЉЕЊА

Није било издвојених мишљења од стране чланова Комисије.

ПРЕДСЕДНИК: мр Зоран Б. Петровић, дипл.инж

ЧЛАНОВИ: мр Владан Величковић, дипл.инж
Златко Вереш, пилот