



Datum: 12.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Pokreni se

Autori: Redakcija

Teme: Air Serbia

	Početak	Trajanje
Emisija	12.07.2026 07:00:00	300:00
Prilog	12.07.2026 07:39:00	22:03

Naslov: Incidenti u avijaciji; Bezbednost putnika; Evropski sistemi kontrole

17484

Incidenti u avijaciji; Bezbednost putnika; Evropski sistemi kontrole

Incident u avionu Ryanair-a, kada je tokom leta došlo do oštećenja prozora, ponovo je otvorio pitanja: koliko je vazdušni saobraćaj bezbedan i kako funkcionišu procedure u vanrednim situacijama.

Istovremeno, Evropska unija objavila je prve rezultate primene novog sistema ulaska i izlaska putnika (ES), koji bi trebalo da ubrza kontrole na granicama, ali je već izazvao različite reakcije među državama članicama. O tome koliko su putnici zaista bezbedni i šta očekuje građane Srbije na evropskim aerodromima, razgovaramo sa urednikom vazduhoplovnog portala Tango Six, Petrom Vojinovićem.

Dobro jutro i hvala vam mnogo što ste ovog jutra naš gost. Pa hajde da krenemo od ovog incidenta sa Ryanair-om, tačnije u avionu kompanije Ryanair. Kako vama to deluje, zapravo, šta se tu dogodilo, kako je došlo do praktično pucanja prozora i do povrede ovog jednog državljanina Srbije? Prekjuče su se pojavile i dodatne fotografije i video snimci kao dokazi onoga šta je zapravo uzrokovalo sve to. Ispostavilo se da je na tom desnom motoru letelice, neposredno nakon poletanja, došlo do inače izuzetno retke retkog dešavanja, a to je da se otkočila lopatica kompresora tog mlaznog motora. Inače, mlazni motori putničkih aviona su i projektovani, sertifikovani i pušteni da uopšte mogu da se koriste, tako što, šta god da se otkoči od pokretnih delova, bi trebalo da ostane unutar oplata motora. Međutim, ovde se to nije dogodilo, i jedna ta— to je metal, to je titanijum, dakle jako veliki, to jest ne veliki, ali čvrst objekat— sa početnom brzinom rotacije tog kompresora je izleteo. To je, dakle, velika kinetička energija, i udario je odmah, i to se vidi, dakle, u liniji tog motora je prozor našeg nesretnog državljanina.

Došlo je, očigledno, dakle, do potpune dezintegracije tog prozora. Inače, struktura letelice, pa i stakla tih prozora, su triplirana, dakle oni imaju tri stakla inače. To nema šanse da se polomi samo od sebe ili kada nešto prsne. Inače, to se odmah ne dezintegriše. Jedino ovako nešto je moglo da se dogodi. Sreća u nesreći je što se to desilo relativno nakon poletanja, dakle na nekoj visini od otprilike 4 km visine, što je opet dovelo do razlike u pritisku nakon te eksplozije.

Putnička kabina putničkog aviona je pod mnogo većim pritiskom nego spoljašnja atmosfera kada putnički avion je u vazduhu. Koji je ovde avion u pitanju? Boeing 737, serija 800.

Ovo je otprilike desetak godina stara letelica. Starost letelice apsolutno nema nikakve, nikakve uloge u ovoj priči, jer Ryanair inače ima mlade avione. I u tom trenutku desi se ta takozvana eksplozivna dekompresija, odnosno, vrlo brz i nasilan događaj, gde osim toga što je taj nesretni čovek imao eksploziju tog, tog stakla u sebi, jer znamo da je prozor jako blizu, desilo se, dakle, ta— to je čista fizika— dakle, taj, veći pritisak vazduha u kabini izlazi rapidno napolje ka spoljašnjoj atmosferi koja je mnogo, mnogo niža. Međutim, u isto vreme smo videli na praktičnom sada dokazu taj unapred projektovani i uvežbani sistem bezbednosti, da ga tako nazovem. Dakle, odmah kada se to desilo, videli smo nakon sletanja da su se zaista maske za kiseonik izbacile. Dakle, onda, u tom trenutku, najbitnija stvar koja se događa je da ti te osobe, odnosno posebno osoba pored tog prozora, je dobila taj šok, odnosno, razlika u pritisku, znači vezano za disanje pluća, u da li sekunda ili manje.

Nakon toga je nastupa, recimo, desetak minuta mogućnosti da preživite vezano za kvalitet vazduha koji dišete. I baš zbog toga je svaki putnički avion koji prevozi plaćene putnike dizajniran tako da odmah ispada, ispadaju maske za kiseonik, koje imaju nezavistan izvor kiseonika, koji je inače čak i, no, sa mnogo većom koncentracijom kiseonika nego ovi što dišemo na nivou zemlje.

I oni su, dakle, dobili te maske. Piloti su odmah krenuli u snižavanje, i jednostavno, sve se na kraju desilo, to jest, ispalo je kako treba, jer su sleteli na neposredno posle tog događaja.

Evo, u ovom trenutku, evo, možete i vi da pogledate, vidimo te fotografije i snimke kako zapravo to izgleda. Dramatične su izjave sa ovog leta. Priča da je zapravo ta sila povukla tog gospodina napolje, da je on praktično, neko je čak i rekao do pola je bio napolju, da su ga putnici drugi držali i pokušali da, i uspeli da sačuvaju, da ga ne izvuče. Ima li, ili je to zapravo stanje šoka? Mislim, meni, pričali smo malopre o tome, prozori su poprilično mali.

Bio je, imamo i— Nemoguće je da odrastao čovek izađe kroz ovaj prečnik prozora.

Može da se povredi ako klikne i to, ali ne, ne i da, da, da ispadne napolje.

Da, fizički je nemoguće da izađe. Kažu da je imao i vezan pojas. Ima dovoljno prostora od sedišta do prozora da, Ne možemo da budemo, dakle, sigurni. Evo, baš je vaš portal Novorosaj dobio ekskluzivnu izjavu supruge koja je bila pored putnika, koja je izjavila, pored sve te, tog šoka, dakle, i eksplozije prozora, da ga je ona zadržala, u trenutku kada je, kako ona kaže, virilo pola njegovog tela. Da li je to moguće ili ne, ja ne bih rekao, ali opet, da ne kontriramo, nismo bili tamo. Takođe, kao što ste kazali, postoji, to je inače poznato u procedurama istraživanja i vazduhoplovnih nesreća, da je ljudski faktor u kontekstu percepcije šokantnih dešavanja ne toliko pouzdan svedok. Naravno da je to bilo veoma





Datum: 12.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Pokreni se

Autori: Redakcija

Teme: Air Serbia

	Početak	Trajanje
Emisija	12.07.2026 07:00:00	300:00
Prilog	12.07.2026 07:39:00	22:03

Naslov: Incidenti u avijaciji; Bezbednost putnika; Evropski sistemi kontrole

traumatično iskustvo.

Naravno daćete, da kažemo, instinktivno da probate da nekoga zaštitite.

Ali, ako je tačno, a verovatno je tačno, da je putnik sve vreme imao vezan pojas, iako je verovatno znak za vezivanje pojasa bio isključen jedno par minuta pre ove visine. To je uvek, naravno, savet, i ako se on isključi, odnosno taj signal za vezivanje pojasa, da ga ostavite, zato što pojas vam prvo ne smeta, drugo, ne samo da vas čuva od ovakvih, opet, doćićemo možda i do toga, ekstremno statistički retkih slučajeva, on takođe osigurava da i vi ne povredite nekog drugog u ovako retkim slučajevima nekih dešavanja, odnosno nekih manevrisanja unutar aviona. Zato se i sve one torbe, ili ne smemo da imamo laptop prilikom poletanja, ne zato što njima smeta da vi koristite laptop ili da vi možete nešto da uradite putničkom avionu tokom poletanja, sa vašim laptopom ili vaša torba, to može već prilikom poletanja, na primer, ukoliko dođe do vanredne situacije da pilot mora naglo da zakoči, onda bi sve te stvari poletele, mi bi poleteli ako se ne vežemo, i zbog toga sve mora da bude, kako oni kažu, osigurano.

Pomenuli ste sad statistiku. Je li možemo mi da povezujemo sa tim? Eto, Ryanair je kompanija koja stvarno ima mnogo letova. Je li može ovakvi incidenti da se povežu sa tim, sa brojem letova, sa time da li je to neka premijum kompanija ili niskobudžetna kompanija, ili je to statistika koja je neminovna, da prosto nekada neka nezgoda mora da se dogodi? Ljudi, kada su izumeli avio-saobraćaj, izumeli su i avio-nesreću. Kada su izumeli brod i brodske nesreće. Ali, jedna jako interesantna stvar u avio-saobraćaju je da je on, istorijski dokazano, statistički i praktično, zaista najbezbedniji, najbrži i najfleksibilniji vid saobraćaja. On, u ovom konkretnom slučaju, baš kao što kažete, dakle, ta terminologija niskotarifna avio-kompanija, znači jedino u kontekstu njihovog finansijskog, poslovnog i operativnog modela, nikako vezano za održavanje. Oni podjednako troše pare na održavanje kao i, na primer, Srpska nacionalna avio-kompanija Air Serbia, Lufthansa, bilo koja veća ili manja kompanija, zato što su to, ne samo zato što to žele, već su i obavezni. Evropska vazduhoplovna regulatorna tela propisuju kako moraš da održavaš, pa i motore, pa i ceo avion.

Mi, na primer, nismo članica Evropske unije, ali primenjujemo sva pravila, to smo morali da prihvatimo, kao da smo u Evropskoj uniji. Ryanair, kao i, na primer, Lufthansa, identično održava svoje avione, konkretno motore na nekim, nekom tom takozvanom baznom održavanju, odnosno, održavanju konkretno motora, rade druge specijalizovane kompanije za tehničko održavanje. Ryanair ima svoju vazduhoplovnu tehniku koja to sve proverava, ali, ovakve, konkretno slučajevi otpada, lopatica kompresoru ili tako nekih sličnih, su se desile. Ali, na primer, imamo dva ili tri, globalno gledano, u poslednjih pet, šest decenija, incidenta. Ako to stavimo u zdravorazumski kontekst, koliko najveća, Ryanair je najveća evropska avio-kompanija inače po broju letova, oni stotine miliona letova godišnje obave, i ovo se desi jednom u 20, 30 godina. A Ryanair, konkretno, ako pričamo o njima, nikada nije imao incident ili nesreću sa fatalnim ishodom. A postavlja se i pitanje odgovornosti.

Ko može da bude odgovoran za ovu nezgodu ili jednostavno desi se? Dakle, odgovornost leži u, dakle, avio-kompaniji u kontekstu tog obligacionog odnosa prema putniku. Dakle, avio-kompanija je njemu prodala kartu, tu ona ima obavezu da ga i bezbedno preveze. Sa druge strane, istragaće sada se desiti dve, dva pravca istrage, najverovatnije. To je ta vazduhoplovna, istraga vazduhoplovnih nesreća, koja nema, ni nameru ni proceduru krivične odgovornosti, već anonimno istražuje, anonimno u kontekstu neutvrđivanja krivice, već potpune rekonstrukcije šta se dogodilo, da se ne bi dogodilo ponovo i da bi se u regulativu implementirale lekcije. Toće probati da rekonstruiše da li je kompanija koja je održavala taj motor ona zapravo kriva, šta je Ryanair uradio povodom, ispostavilo se sada da taj tip motora je već ranije imao uputstvo da se na njemu ovakva slična stvar ranije desila i da je moralo da se uradi ojačavanje te oplata koja, od spoljnog dela i spoljnog i unutrašnjeg.

To je fabrička greška? Mislim, da li možemo nazvati greškom fabrički?

I, ovaj motor ima nekoliko decenija od kada je napravljen. U tehničkoj eksploataciji se nalaze nekada ne samo defekti materijala, već defekti dizajna, i to se gotovo redovno u iskustvu, kada nešto koristite, ispravlja, ažuriranjima standarda da se on poboljša. U tom nekom trenutku ili kompanija koja održava motor ili avio-kompanija je nešto možda propustila, i tu mogu biti odgovorni.

A ovaj drugi deo civilno-krivičnog tužilaštva, u zavisnosti od nadležnosti, može da implicira kompaniju za nečinjenje, kako to inače ide. Tako da svakako, eto, možda putnik i ima dodatno sreće u ovoj nesreći i da se utvrdi da je došlo do nekog nemara, pa da dobije još i odštetu.

Tako da, uglavnom, jako je bitno naglasiti da se ovakve, ovakvi incidenti ekstremno, ekstremno retko dešavaju i da je zaista vam potrebno nekoliko desetina hiljada godina da vi, po statistikama, kao fizičko lice, da svaki dan letite da vam se nešto ovako dogodi. Baš sam to hteo da vas pitam.

Ne znam, jeste pratili komentare ljudi na ove vesti sada, koje su preplavile sve, sve portale, pa sam ja izvukao jedan. Kaže: "Sledeći putću razmisliti da liću leteti ovom kompanijom." Ne, ne.





Datum: 12.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Pokreni se

Autori: Redakcija

Teme: Air Serbia

	Početak	Trajanje
Emisija	12.07.2026 07:00:00	300:00
Prilog	12.07.2026 07:39:00	22:03

Naslov: Incidenti u avijaciji; Bezbednost putnika; Evropski sistemi kontrole

Znači, vi ono što treba, kako treba da razmišljate. Znači, probudite se ujutru i pogledate vašeg komšiju. Da li vama vaš komšija izgleda normalno da on može da sedne u auto i da vi garantujete da on neće da ubije nekoga? Dakle, mi svi možemo, ne znam, da vozimo kola, ali ta vrsta saobraćaja je neverovatno nebezbedna kad se bolje razmisli.

Avio-saobraćaj je toliko regulisano, toliko se ti piloti, konkretno i ovi piloti, kao i svih avio-kompanija, oni dva puta godišnje idu na simulatore leta koji su identični sa putničkim avionom i samo isključivo vežbaju vanredne situacije, kao i ovu. Dakle, oni su toliko, sposobni, umešni i uvežbani da je to toliko neuporedivo sa bilo kojom, bilo kojim vidom saobraćaja, da vam je mnogo bezbednije da sednete u putnički avion nego sa vašim komšijom, odnosno milionima fizičkih lica koje danas, na primer, voze kola, koje, kada razmislite i uporedite sa avio-saobraćajem, dakle, čovek bi zaista, ono, kao, ko kontroliše ove ljude, ljudi misle da znaju da voze. Ovde takvih improvizacija i percepcija nema. To je toliko kontrolisano i, evo, kao i ovaj događaj, na primer, dakle, čak i da se on dogodio na mnogo većoj visini, na primer, visini krstarenja, na primer, 10 km, gde bi spoljašnja atmosfera bila još nemilosrdnija, ekstremno niska temperatura, ekstremno niski pritisak, dekompresija bi bila nasilnija. I tu, u tom slučaju, je projektovan putnički avion da ima, na primer, do na osam minuta, kada bi se to dogodilo na toj većoj visini, vremena da se snizi, da se nastavi disanje sa kiseoničkim maskama. Dakle, misli se o svemu. Da nije preživljivo, putnički avion ne bi bio sertifikovan, odnosno pušten u masovni saobraćaj, odnosno da avio-kompanija uzima nekome pare za to. Tako da je i dalje, zaista avio-saobraćaj apsolutno najbezbedniji vid saobraćaja. Da. Hajde malo da pređemo, i na ovaj još uvek novi sistem, enter-exit sistem ulaska u Evropsku uniju. Kakva je situacija na aerodromima širom evropskih gradova? Šta je ono što vi imate kao informacije?

U medijima je bilo nekoliko, izolovanih, da kažemo, primera gde je to zaista bilo drastično.

Svakako se svi žale, i avio-kompanije i aerodromi, na implementaciju sistema koji zapravo jeste dobra ideja. On je nastao nakon onih terorističkih napada u Briselu i Parizu pre nekoliko godina, dakle, da se spreči zloupotreba Šengena kao koncepta, da se od, i sada je puna implementacija, bi trebalo da krene od septembra. Nemoguće, dakle, da, ukoliko vam ne treba viza za Šengen, da, ne budete registrovani da ste ušli i izašli. To je osnovni, osnovna namena tog sistema.

Međutim, ono što se tu dešava je, hardversko-softversko-proceduralna implementacija koja je toliko komplikovana da je ovo neka beta verzija, da se tako izrazim, ovog sistema.

I, jul i avgust su inače, najprometniji meseci za avio-saobraćaj globalno, posebno u Evropi. Na primer, 40 miliona putnika više leti u julu i avgustu u odnosu na jun i septembar, na primer. Dakle, gužve su neverovatne i on, je, nažalost, spor, da sada ne idemo u te detalje tog hardvera, to svi znamo. Dakle, uzimanje biometrije, i, skeniranja, fotografisanja.

Postoji backup. Backup su obični granični policajci koji i dalje ostaju da, kada se on suspenduje, a to su neke zemlje, neke turističke zemlje, zbog navale turista u nekim pikovima, dobile odobrenje. Oni ipak lupaju pečat, dakle, i to onda produžava celu priču.

A, inače su avio-kompanije izbacile podatak koji, nažalost, ne ide u korist ovog sistema, da je pre ovog sistema konvencionalni način granične policije: uzme vam pasoš u onoj kućici, pogleda ga, ukuca ga u kompjuter, vidi da li je zacrvenito, da li imate neku poternicu ili ne, i lupi vam pečat.

Trajalo je 20 sekundi po putniku. Ovaj sistem, i kada potpuno radi, traje 90 sekundi po putniku, jer se sastoji negde od onih kioska gde popunjavate, odgovarate na jednostavna pitanja.

Drugde se uzima, uzimaju otisci prstiju, što je proces, i onće i duže trajati.

Avio-kompanije su tu, nažalost, najgore prošle, jer kad se bolje razmisli, avio-kompanije su jedine, imaju obligaciono sa vama. Vama kao putniku jedino avio-kompanija prodava uslugu, a avio-kompanija zavisi od aerodroma, granične policije, meteoroloških uslova, opsluživanja aviona, svih iskustva. Ja ako sve to čekam, meni je kriva avio-kompanija.

Tako je, ali ona u ovom slučaju nema nikakve veze sa ovim administrativno-proceduralno-političkim načinom, menadžovanja ulazaka kroz granice. I, ona apsolutno nije ni-nikad, ni-ništa se nije pitala. Sve ovi, svi ovi, da kažemo, činioци avio-saobraćaja, aerodromi, kompanije koje opslužuju avione, oni su svi monopolisti. Kontrola letenja.

Ne postoji mogućnost da vi birate dva ili tri aerodroma u jednom gradu, da birate kontrolu letenja, da ona ne štrajkuje, da birate meteo-uslove, ali možete da birate desetine kompanija iz vašeg grada koje lete.

I oni imaju neverovatnu kompetitivnu, kompetitivni pritisak. I kada se sve ovo, sabere i oduzme, oni, jednostavno ovde, nažalost, nemaju nikakav uticaj kako da ovaj problem reše.

A šta mislite, da li bi možda mogli da imaju uticaj pa da, ili zapravo da liće za nekoliko meseci, taj sistem





Datum: 12.07.2026

Medij: Nova S

Emisija: Pokreni se

Autori: Redakcija

Teme: Air Serbia

	Početak	Trajanje
Emisija	12.07.2026 07:00:00	300:00
Prilog	12.07.2026 07:39:00	22:03

Naslov: Incidenti u avijaciji; Bezbednost putnika; Evropski sistemi kontrole

postati, postati neka rutinska kontrola paće to ići mnogo brže? Ali već on traje nekoliko meseci, a ništa se tu drastično ne poboljšava. Tako je. Dakle, ključna su, ključna je letnja sezona. Kao što sam kazao, ova dva meseca inače, avio-kompanija prosečna preko 60% svog prihoda ostvari samo u ova dva meseca godišnjeg. Tako da je ovo, to najveće opterećenje ovog sistema. Videće se da li su, iskustveno videli koji su propusti u tom operativnom funkcionisanju, pa da, eto, da se nadamo daće sledeće godine to biti bolje.

I hoću samo za kraj, baš u 30 sekundi, da mi kažete, ako naši gledaoci, evo sad, neko treba da leti u narednom periodu na neki odmor, vaši saveti da brže, jednostavnije i bolje prođemo.

uvek, kada, dakle, ne, ovo ne važi kada letite iz Beograda, tu nema kontrola, ali kada se vraćate iz zemalja Evropske unije, odnosno Šengena, sa aerodroma, ako pričamo o aerodromima, zaista dođite na aerodrom tri sata ranije. Tri sata ranije se obično otvaraju čekinovi ukoliko predajete prtljag.

Čak i ako ga ne predajete, odnosno nosite ga u putničku kabinu, opet dođite tri sata ranije ako ste se online čekirali, kako bi bar, osigurali, mesto u redu kojićete čekati da budete koliko-toliko sigurni. Ko često leti zna da je tehnički apsolutno moguće ući, odnosno doći na gejt samo pola sata pred poletanje aviona, ukoliko ste se online čekirali, ukoliko imate prtljag sa sobom. Ali zbog ovoga, ukoliko letite iz Šengena, zaista probajte tri sata ranije, svejedno. Hvala mnogo na vremenu i na svim informacijama ovog jutra.

