



Datum: 10.07.2026
Medij: TV Una
Emisija: Una Popodne
Autori: Redakcija
Teme: Air Serbia

	Početak	Trajanje
Emisija	10.07.2026 16:45:00	105:00
Prilog	10.07.2026 17:18:00	10:07

Naslov: Gost Petar Vojinović

8499

Avioni; Dekompresija; Sigurnosne procedure

Toliko smo pričali jutros, i ona ima 3 situacije gde je posumnjala daće se nešto desiti, jer nisu tako dobri kao što su bili. A i moramo da se složimo da, ovaj, često razmišljamo o tome koliko sad letova ima, koliko ima posada, kakva je situacija, kako se manje slanja grade.

Koliko su ti avioni dobri, koliko su ispravni, koliko ih dobre posade vode.

I onda nam ove situacije legnu kao keč na 11, i šlagvort: "Eto, znali smo nešto ne valja".

Ali pričamo o situaciji od jutros, let iz Soluna za Mevingen, odnosno Nemačku, i nezgoda koja se dogodila.

O čemu je tačno reč? Mićemo pitati Petra Vojinovića ispred Tango Six portala.

Dobar dan, dobro došli. Hajde da ne bismo nagađali, jer videli smo svakakve naslove, zaista, u medijima, i neminovno je da oni u nama izazovu nemir. I automatski, negde, izgleda sve, Boško bi rekao, kao holivudski film. Mene, ako pitate, kao horor film. Ali, evo, da razjasnimo: šta se dogodilo otprilike, i šta je dostupno od informacija? Da idemo kontra, dakle, medijskim prezentacijama koje su potpuno razumljive. I da stavimo onu najdosadniju reč, ali neće biti dosadno, a to je kontekst. Dakle, da, kao što ste rekli u najavi, i dalje ne govorimo svaki dan koliko stotina miliona letova globalno bezbedno sleti, već, naravno, ovakvi vrlo bizarni slučajevi zaokupljaju pažnju. Moramo naglasiti, dakle, da jedino što smo videli u ovom slučaju jutros je samo pucanje tog prozora. Kompanija je potvrdila incident, ali nije rekla šta ga je uzrokovalo. Vrlo brzoćemo, verovatno, saznati da li je, još uslovno rečeno, gora stvar se dogodila, da je nešto iz spolja, odnosno možda, verovatno, motora, napravilo dovoljno jak dinamički udar da probije strukturu koja, koju prvo u rutinskom letu nema šta da probije, drugo, ceo trup aviona, odnosno ta struktura, ona je statistički i inženjerski ima astronomsko manje verovatnoće da ona, da se nešto desi sa njom, u odnosu na mogućnost da stotinama i desetinama pokretnih delova motora da se tu nešto desi.

To su i dalje samo spekulacije. Ono što smo mogli da vidimo na snimku je, dakle, da je došlo zaista do pucanja prozora, što je ovde, u ovom konkretnom slučaju, po podacima servisa za praćenje letova, došlo na, srećom-nesreći, dovoljno maloj visini, negde oko 4 km, 4 do 5 km visine, u odnosu na otprilike 10 km kada idemo horizontalno, dakle, i letimo u krstarenju. Ovo je praktično bilo, izvinjavam se što prekidam, odmah pri poletanju? Nakon, tako je, poletanja. I zbog toga je došlo, najverovatnije, do mnogo manje razlike u pritisku. Dakle, to već je otprilike i logično, da je svaki putnički avion, da bi mogao da ide tako visoko, pod pritiskom, pritiskom koji je zapravo dimenzioniran na nekih, na nekoj mnogo manjoj visini na kojoj možemo i da dišemo i naše telo normalno funkcioniše.

Iako, kad je na visini krstarenja, je ta razlika, odnosno spoljašnji vazduh je izuzetno redak, s time i manji pritisak. I kad god se desi neka ili neko, pod veoma velikim navodnicima, "curenje", odnosno postepeno gubljenje pritiska, ili ovako katastrofalni strukturni poremećaj, izleti prozora ili šta god, piloti odmah to registruju im određeni sistemi i već imaju proceduru za koju se svakih 6 meseci, bukvalno baš i za ovakve stvari, taj takozvani rapid descent, odnosno brzo spuštanje, vežbaju.

I ovo je, dakle, bilo, ukoliko je sve i dalje po ovim prvim izveštajima tako, na, srećom-nesreći, manjoj visini. Ne znamo zaista, naravno, da su ljud- da ljudi ne mogu da, to se inače baš igrom slučaja, ko gleda Crash Investigation, u ljudskim faktorima i psihologiji, od strane istražitelja uvek naglašava da je, da su svedoci u tako srećnim situacijama malo manje, naravno, pouzdani.

Naravno daće, verovatno, ako imate nekog emotivnog partnera, ne daj Bože suprugu, da vas ona, ne znam, povuče ili šta god, ali da li se zaista dogodilo, dakle, da je gospodin izašao iz aviona, to zaistaće istraga pokazati. Možda i nije toliko bitno, koliko je bitno da je on dobro.

I srećom-nesreći, dakle, da je dobro. A potpuno je moguće daće postati milioner i njegova, njegova deca od naknadnih tužbi, ukoliko se utvrdi da je, dakle, avio-kompanija kriva. A ova avio-kompanija, iako je Ryanair, iako je takozvani low cost, odnosno niskotarifni, niskotarifni je poslovno-operativni model koji nema veze sa nižim cenama održavanja. Dakle, ne pitaju se, ne znam, veće, ne znam, Air Srbija je veća avio-kompanija, ovi su low cost, oni su različiti, i sada kao: "Mićemo da štedimo u održavanju." Ne, sve ih nadzire isto regulatorno telo i tu nema popuštanja. Iste su odštete za sve.

Apsolutno, igrom slučaja, uporedivo sa Air Srbijom koja decenijama nije imala incident.

Ryanair uopšte gotovo nikada nije imao incidente ili nesreće sa fatalnim posledicama, tako da su izuzetno bezbedna avio-kompanija. I u, i, evo, da završim, dakle, ono što ovde zvuči, naravno, zvuči prilično uznemirujuće, ali je vazduhoplovna industrija, odnosno inženjeri, su i za ovo, na neki način, projektovali procedure. Dakle, to je ono što slušamo, a ne želimo da slušamo, odnosno mislimo da znamo, onaj briefing kabinskog osoblja daće u nekom trenutku dekompresije, da izađu.





Datum: 10.07.2026
Medij: TV Una
Emisija: Una Popodne
Autori: Redakcija
Teme: Air Serbia

	Početak	Trajanje
Emisija	10.07.2026 16:45:00	105:00
Prilog	10.07.2026 17:18:00	10:07

Naslov: Gost Petar Vojinović

Maske? Maske, to je upravo ovo. To se dešava gotovo automatski.

Dakle, sistem oseća da je razlika velika u pritisku. One izlaze za dovoljan broj minuta, obezbeđuju čist i vazduh pod normalnim pritiskom, kiseonik, da bi pilot odmah kada dobije, takođe na nivou senzora, ne nekog razmišljanja brze ili spore reakcije, dobio indikaciju i odmah ide nisko.

Da se ovo čak i desilo, dakle, to je sve projektovano da bude preživljivo čak i na onoj visini koju sam malopre rekao, 10 km, gde bi razlika bila drastičnija, ali opet imaju između, na primer, 5 do 8 minuta vremena, čak i na visini krstarenja, da se uz kiseoničke maske i brzo spuštanje, putnicima fizički ne desi ništa drastično. Da, i već je slučaj. Je li utešno ili zabrinjavajuće to što nije lična odluka, već senzorska stvar? To je bolje, zato što je to automatski brže, ne zavisi od toga da neko nešto primeti ili ne. Jer dešavale su se, dešavali su se, recimo, slučajevi da je dekompresija došla zbog manjeg izvora, da je pod veoma velikim navodnicima neka rupica ili nešto manje, i tada oni dobiju indikaciju, i tu nema, dakle, zbog toga.

Nešto što inače ne bi bilo primenjeno. Zbog toga je sve to jako skupo, zbog toga svaki deo u tom avionu je preskup, zbog toga je putovanje avionima preskupo, iako smo mi sada naviknuti da je to jeftino, baš zbog ovakvih situacija, jer je na kraju i statistički dokazano i praktično dokazano, avio-saobraćaj je i dalje najbezbedniji, najbrži i najpraktičniji vid saobraćaja uopšte.

I samo da, pošto gledaociće sigurno da proveravaju, oniće naći, neko je da im kažemo: Ryanair ima otprilike 500 aviona, ima milione letova tokom godine. Mi, istražujući od 2000.

godine do sada, eto, u tih 20 godina, miliona letova svake godine, bilo je 5-6 prinudnih spuštanja i jedan. Incidenata, ali ne incidenata. Tako je, sa kobnim završetkom. Upravo tako.

Da. Tako da, ono, kao što ste rekli, da ovo ne bude povod da sada sumnjamo u sve ono što dolazi sa te strane, iako komercijalno rade ustupke za nas. Jer avio-kompanija se, ona ne garantuje ništa, ona ispunjava regulatorne i tehničke uslove pred državnim nadzornim regulatornim telima. Dakle, nikome nije, ne znam, mi imamo tradiciju, mi smo Air Srbija, ili mi smo, mićemo da štedimo. Dakle, nema te improvizacije, svi su identično pregledani.

Na primer, ta avio-kompanija registrovana u Evropskoj uniji, mi, na primer, nismo u Evropskoj uniji, ali kao da jesmo, jer sva, na primer, pravila koja važe u Evropskoj uniji i mi primenjujemo, jer i avio-saobraćaj ne poznaje granice. E, to nas malo teši, zato što kad počnemo da sumnjamo u neke savremene situacije i u svakodnevni život, mi onda sumnjamo u sve. Ako nam kažete da svi podležu istom regulatornom telu kojeće obezbediti da svi budemo isto sigurni, onda nam je to, barem za sada, dovoljno.

A dobro je znati pred ovu letnju sezonu, kad svi putuju. A rekoh, ne može ovakva vest da negde lično ne unese nemir, još kada su takvi naslovi. Onda, drago mi je što smo barem rastali. Da, tako, u julu i avgustu se inače najviše leti.

Dakle, 60% prihoda avio-kompanija godišnje ostvari u ova 2 meseca. Tako da, to je onda i statistički dolazi možda i do ovakvih nekih incidenata. Petre, hvala najlepše.

Hvala puno. Hvala na pozivu. Na gostovanju.

Mi idemo na kratku pauzu, nakon čega nam u studio stiže glumica Darija Vučko.

Pa, da.

