



București, 21 februarie 2014

COMUNICAT DE PRESĂ

**privind investigația accidentului de aviație produs în data de
20 ianuarie 2014, în jud. Alba**

În data de 20 ianuarie 2014, la ora 15:57, Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) a fost notificat telefonic cu privire la producerea unui accident în zona Beliș-Fântânele (jud. Cluj), în care a fost implicată aeronava de tip BN-2A-27 Islander, înmatriculată YR-BNP. Chiar dacă la momentul în care CIAS a numit comisia de investigație privind siguranța aviației civile, nu se cunoștea cu exactitate locul în care s-a produs accidentul și unde se găsea epava aeronavei, echipa operativă din cadrul CIAS s-a deplasat spre zona producerii accidentului. Ulterior, aeronava a fost localizată în vecinătatea comunei Horea, sat Petreasa, județul Alba.

CIAS a notificat despre producerea accidentului ICAO, EASA, Statul de fabricație al aeronavei (Marea Britanie) și Statul de fabricație al motoarelor aeronavei (Statele Unite ale Americii). Organizațiile de investigare din Marea Britanie (AAIB) și din SUA (NTSB) au desemnat reprezentanți acreditați.

Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile are ca atribuții principale: investigarea evenimentelor de aviație civilă, în scopul determinării cauzelor și împrejurărilor care au condus la producerea acestora, emiterea de recomandări privind siguranța aviației civile, precum și elaborarea de studii și analize privind siguranța aviației civile și difuzarea de buletine informative privind evenimentele, accidentele și incidentele, din domeniul aviației civile.

Precizăm că în cazul producerii unui eveniment de aviație civilă, echipa de investigație operativă din cadrul Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile desfășoară activități la locul producerii evenimentului numai după ce s-au încheiat operațiunile de salvare.



La locul producerii accidentului s-au deplasat investigatori CIAS, procurori de caz, ofițeri de poliție criminaliști, reprezentanți ai asiguratorului aeronavei și ai operatorului aerian (Școala Superioară de Aviație Civilă – SSAvC).

După ce au fost efectuate cercetările la fața locului, probele au fost conservate, sigilate în saci și transportate la sediul Poliției județului Alba. În continuare, după ce comisia numită de directorul general al Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile a încheiat procesul de investigație la fața locului, s-a hotărât începerea etapei de dislocare a resturilor aeronavei.

Luând în considerare natura terenului accidentat și împădurit, starea epavei, precum și starea vremii și prognoza meteo, s-a hotărât ca epava să fie secționată, în vederea transportului. Secționarea epavei s-a făcut de către subunitatea de descarcerare pusă la dispoziție de către ISU, sub îndrumarea investigatorilor CIAS prezenți la fața locului. Operațiunea de transport s-a efectuat atât sub supravegherea investigatorilor CIAS, cât și a echipelor de jandarmi, care au asigurat permanent perimetrul de lucru.

Odată încărcate elementele aeronavei, acestea au fost transportate și depozitate în hangarul CIAS, în vederea conservării și examinării acestora în procesul investigației. Pe întreaga rută, din comuna Horea către București, transportul epavei a fost asigurat și asistat de echipaje ale Poliției Rutiere.

În cele 30 de zile care s-au scurs de la data producerii acestui accident aviatic s-au cules date și informații, s-au efectuat teste și discuții cu martorii. În momentul de față, etapa de discuții cu martorii nu este finalizată. De asemenea, unele teste și analize sunt în curs de desfășurare, cu scopul determinării evoluției aeronavei implicate în accident, precum și a modului de funcționare a aeronavei pe timpul zborului.

Se conturează faptul că un factor important care a dus la producerea accidentului au fost condițiile meteorologice nefavorabile din timpul zborului.

Din analiza primară a datelor, a reieșit că aeronava deținea certificatul de navigabilitate în termen de valabilitate.



Sistemul ELT, tip ARTEX C406-2, a fost montat pe aeronava YR-BNP în aprilie 2007. Montarea sistemului s-a făcut conform buletinului emis de B-N GROUP LTD, NB-M-1705/19 APR 2007.

În ceea ce privește sistemul ELT al aeronavei, comisia de investigație a CIAS ajunsă la locul accidentului a constatat că antena fir responsabilă cu emiterea semnalului de 406,025 MHz era ruptă de la baza acesteia, iar firul rupt al antenei nu a fost găsit la locul accidentului. De asemenea, comisia a constatat că LED-ul transmițătorului se aprindea intermitent, semn că acesta era activat.

Pentru determinarea stării de funcționare a transmițătorului ELT, comisia de investigație CIAS a desfășurat un test. Astfel, comisia de investigație CIAS s-a deplasat la locul accidentului având în dotare aparatură de specialitate pentru a determina dacă transmițătorul ELT emite pe cele trei frecvențe: 121.5/243 MHz și 406,025 MHz.

În cazul emisiei pe frecvența de 406,025 MHz, a fost luată în considerare și recepționarea de către sistemul COSPAS-SARSAT a semnalului de localizare.

Una dintre concluziile testului a fost că transmițătorul emite semnale pe cele trei frecvențe. De asemenea, cercetarea lipsei antenei de 406.025 MHz este în desfășurare. Concluziile privind funcționarea echipamentului ELT, precum și cele privind lipsa antenei vor fi prezentate în raportul final al investigației.

În prezent, comisia de investigație nu a identificat necesitatea niciunei recomandări imediate privind siguranța aviației civile, urmând ca în momentul emiterii raportului final, în funcție de concluziile la care va ajunge comisia de investigație, să se emită și recomandări, cu scopul evitării, pe cât posibil, a producerii unor evenimente similare.

Raportul final se întocmește exclusiv cu scopul creșterii siguranței aviației civile. De asemenea, cauzele reale și împrejurările producerii accidentului vor fi stabilite după încheierea tuturor cercetărilor și expertizelor și vor fi făcute publice în raportul final.

Obiectivul investigației privind siguranța aviației civile este prevenirea producerii accidentelor și incidentelor, prin determinarea reală a cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestor evenimente și stabilirea



recomandărilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței aviației civile și nu are ca scop stabilirea vinovățiilor ori a responsabilităților individuale sau colective.

Investigația privind siguranța zborului se efectuează în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 51/1999 privind investigația tehnică a accidentelor și incidentelor din aviația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 794/2001, Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă, precum și în conformitate cu prevederile Anexei 13 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago, la data de 7 decembrie 1944.

În organizarea și luarea deciziilor, CIAS este independent față de orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță a aviației civile, administrator de infrastructură de transport aerian, operator aerian, precum și față de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate, conform Art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010.



CIAS este membru al European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities – ENCASIA.



Telefon: +4.021.222.05.35, Fax: +4.0378.107.106

E-mail: info@cias.gov.ro

Șoseaua București-Ploiești nr. 40, Sector 1, București - 013695 www.cias.gov.ro