



**AUTORITATEA DE INVESTIGAȚII ȘI ANALIZĂ  
PENTRU SIGURANȚA AVIAȚIEI CIVILE (AIAS)**

# **RAPORT FINAL**

## **de investigație privind siguranța aviației civile**

### **CLASIFICARE**

Proprietar

Operator

Constructor

Aeronava

Țara de înregistrare

Înmatriculare:

Locație:

Data și ora:

### **Accident**

Aeroclubul României

Aeroclubul României

Comco Ikarus Gerätebau GmbH

Ikarus C42 B

România

YR - 5211

Comuna Șiria, Județul Arad

24.06.2012, 16:10 UTC (19:10 LT)



**Nr. : A 19 – 05**

**Data: 05.03.2019**



## AVERTISMENT

Acest RAPORT prezintă date, analize, concluzii și recomandări ale Comisiei de Investigație privind siguranța aviației civile numită de Directorul General al AIAS.

Investigația privind siguranța aviației civile a fost efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului (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 și de abrogare a Directivei nr. 94/56/CE, ale prevederilor Anexei 13 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, precum și cu Ordonanța Guvernului nr. 26/2009, aprobată și completată prin Legea 55/2010, modificată și completată prin OG 17/2018.

Obiectivul investigației privind siguranța aviației civile este prevenirea producerii accidentelor și incidentelor, prin determinarea faptelor, cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea evenimentelor de aviație civilă și emiterea de recomandări pentru siguranța aviației civile.

Investigația privind siguranța aviației civile nu stabilește vinovății, responsabilități sau răspunderi juridice.

În consecință, utilizarea acestui RAPORT în alte scopuri decât cele cu privire la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor aeronautice poate conduce la interpretări eronate.



## RAPORT FINAL

## PIERDEREA CONTROLULUI AERONAVEI LA ÎNĂLȚIME MICĂ

|                     |  |
|---------------------|--|
| Aeronava            | Ikarus C 42B / YR-5211                 |
| Data și ora         | 24.06.2012 16:10 UTC (19:10 LT)        |
| Operator            | Aeroclubul României                    |
| Tipul zborului      | Zbor de agrement                       |
| Persoane la bord    | Pilotul                                |
| Victime             | Pilotul a decedat                      |
| Comandant           | Licență ULM, în termen de valabilitate |
| Avarii produse      | Aeronava a fost distrusă în totalitate |
| Locul evenimentului | Comuna Șiria, Județul Arad             |

## 1. ISTORICUL EVENIMENTULUI

În ziua de 24.06.2012, aeronava Ikarus C42 B YR-5211 a fost închiriată de pilot de la operator, pentru un zbor de agrement între localitățile Șiria (jud. Arad) și Ineu-Criș (jud.Bihor).

Pilotul a decolat de la Șiria la ora 15.26 LT și a aterizat la ora 16.22 LT la Ineu – Criș. Aici a staționat până în jurul orei 18.15 LT, oră la care a decolat spre Șiria. La ora 19.05 LT, conducătorul de zbor de pe terenul de zbor de la Șiria a luat legătura radio cu pilotul, care a precizat că este la travers Pâncota, localitate situată la circa 9 km de comuna Șiria și va ateriza în 10 minute. După aproximativ 2 minute de la convorbirea radio, aeronava a fost văzută de cei aflați pe terenul de zbor de la Șiria că se deplasa pe direcția N-S, paralel cu dealurile din estul localității Șiria, la verticala șoselei Pâncota–Șiria-Păuliș.

Pe această direcție aeronava a avut un zbor într-o coborâre continuă către verticala terenului de fotbal din centrul localității, după care a executat un viraj stânga în urcare (spre deal), încercând, probabil, survolarea în urcare a locului, unde era adunată o mulțime de oameni cu ocazia zilelor localității. Pe traiectoria descendentă a evoluției, pilotul nu a reușit să redreseze aeronava, lovind acoperișul unei case aflate în construcție (fig.1), pătrunzând prin acesta și oprindu-se în grinzile de rezistență ale etajului.

În urma impactului, aeronava a fost distrusă în totalitate (fig.2), iar pilotul a decedat .





Fig.1 Locul impactului aeronavei



Fig.2 Epava aeronavei

## 2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

### 2.1 Date despre pilot

|                     |   |
|---------------------|---|
| Pilot (comandantul) | Bărbat, 43 de ani   |
| Licența             | Pilot ULM, în termen de valabilitate  |
| Experiență de zbor  | 207h 34 min la data de 20.02.2012 (conform datelor incluse în documentele disponibile în copie de la autoritatea de licențiere) |
| Certificat medical  | În termen de valabilitate   |





## 2.2 Date despre aeronavă



Fig.3 Aeronava Ikarus C42 B

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| Tipul aeronavei                 | Ikarus C42 B                    |
| Fabricantul aeronavei           | Comco Ikarus Gerätebau GmbH     |
| Seria de fabricație (MSN)       | 0811-701                        |
| Motor                           | Rotax 912 ULS s/n 5.652.006     |
| Elice                           | Kiev propeller BB 823 cu 3 pale |
| Statul și marca de identificare | România, YR-5211                |

Aeronava este de tip ULM și, conform manualului de zbor, evoluțiile acrobatice sunt interzise. Aeronava avea montată pe planul stâng o cameră video, aceasta fiind recuperată de comisia de investigație după producerea accidentului. Înregistrarea cuprinde o mare parte din zborul efectuat, mai exact până în momentul începerii virajului spre stânga, la verticala stadionului din comuna Șiria.

## 2.3 Date meteorologice

Cer senin cu vizibilitate peste 10 km.

În cadrul convorbirii radio cu conducătorul de zbor de la terenul de zbor din Șiria, pilotul a precizat că nu sunt turbulențe și se poate începe zborul cu parapanta în zona estică a localității Șiria.

## 2.4 Date despre aerodrom

Terenul de zbor de la Șiria se încadrează, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României Nr. 912 din 25.08.2010, la alte terenuri decât aerodromurile certificate de pe care se pot efectua decolări și aterizări ale aeronavelor civile.

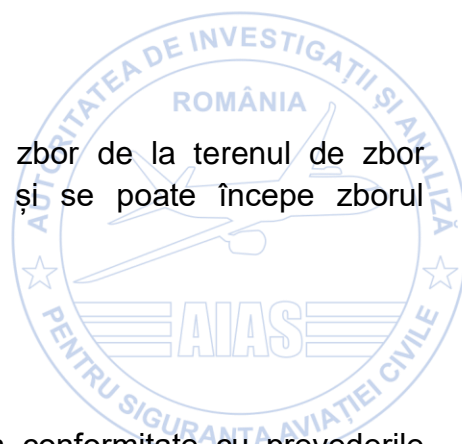




Fig.4 Terenul de zbor Șiria

Terenul de zbor se află în vestul localității Șiria, având pista orientată pe direcția N-S, respectiv 36 / 18, cu o lungime de 700 m și o lățime de 50 m.

### 3. ANALIZA

La ora 19.05 LT pilotul a precizat, în cadrul unei convorbiri radio, că se află în zbor la travers Pâncota, localitate aflată la circa 9 km N de comuna Șiria, și că va ateriza în circa 10 minute.

Ulterior acestei convorbiri, așa cum s-a putut extrage din înregistrarea video, traiectul de zbor a fost în coborâre constantă, pe deasupra șoselei care face legătura între localitățile Pâncota și Păuliș trecând prin Șiria, șosea care are o direcție aproximativă N - S, de-a lungul versantului vestic ale unor dealuri cu altitudinea de aproximativ 700 m. Aeronava a coborât sub cota dealurilor, la verticala stadionului având o altitudine de aproximativ 10 m.

Deasupra localității Șiria, în zona intersecției șoselelor Pâncota – Păuliș și Arad - Șiria, aeronava a virat brusc spre stânga, spre deal (aproximativ pe direcția 090°). Din declarațiile martorilor, a urmat o pantă de urcare abruptă, urmată de un picaj accentuat pe partea stânga, apoi o încercare de redresare, cu revenire pe direcția de deplasare inițială. Partea finală a traiectoriei a dus la impactul cu acoperișul unei clădiri în construcție aflată pe marginea dreaptă a șoselei spre Păuliș.





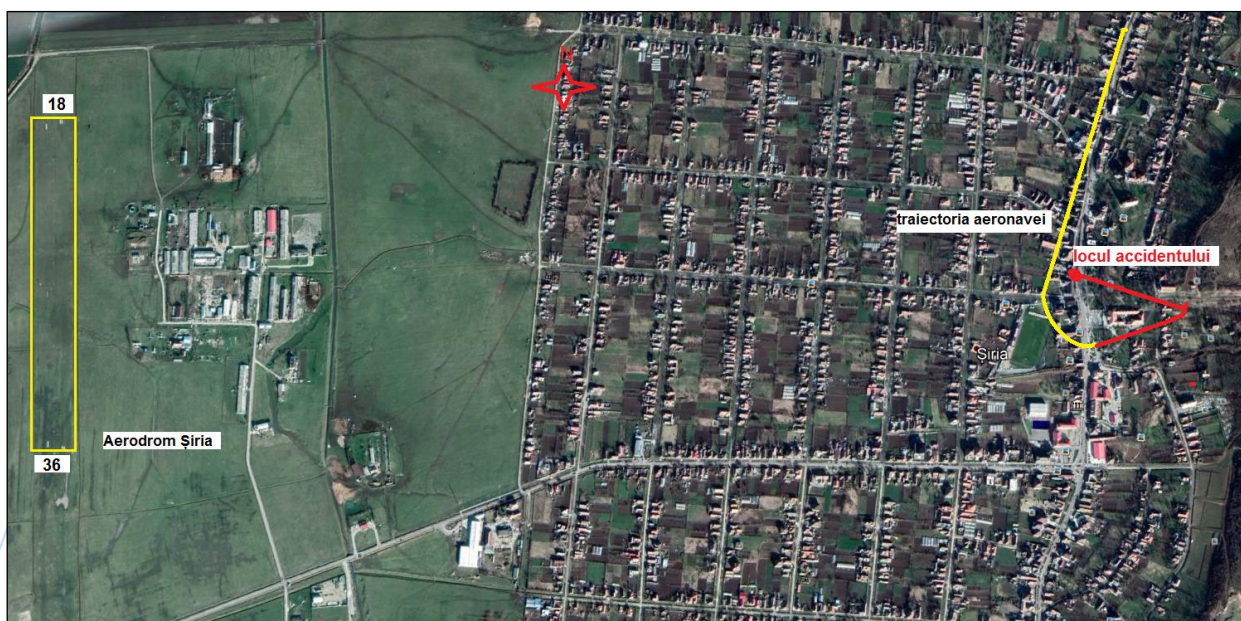


Fig.5 Traectoria aeronavei și locul impactului

În zona stadionului din localitatea Șiria se desfășurau evenimente publice în cadrul unei sărbători a locuitorilor comunei.

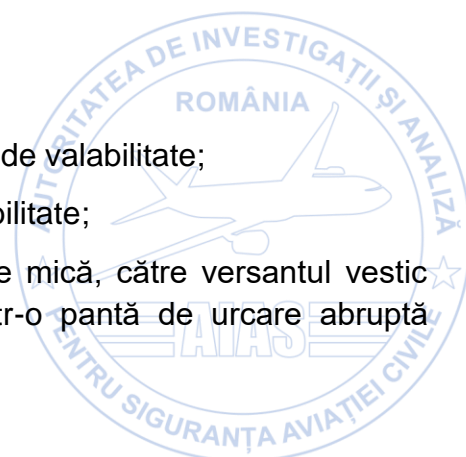
În opinia comisiei de investigație, dorința pilotului de a vedea și filma aceste manifestări ar putea fi un motiv al virajului spre stânga, deoarece intrarea în evoluția finală s-a produs în zona de deasupra locului de desfășurare a acestor evenimente.

Pentru a ateriza la aerodromul Șiria, pilotul ar fi trebuit să-și continue zborul pe direcția S, după care să execute un viraj pe partea dreapta pentru axarea pe direcția 36, în vederea aterizării. Din discuțiile avute cu instructorii de zbor, a rezultat că pilotul nu agreea manevrele extreme. În situația de față pilotul a executat manevre pentru care nu era pregătit, fapt care ar fi putut determina pierderea controlului asupra aeronavei.

## 4. CONCLUZII

### 4.1 Constatări

- Pilotul deținea licență validă de pilot ULM, în termen de valabilitate;
- Certificatul medical al pilotului era în termen de valabilitate;
- Executarea virajului pe partea stângă, la o înălțime mică, către versantul vestic al dealurilor a determinat introducerea aeronavei într-o pantă de urcare abruptă pentru evitarea impactului cu acestea.



## 4.2 Cauza producerii accidentului

Cauza probabilă a producerii accidentului constă în pierderea controlului aeronavei în timpul executării unei manevre la joasă înălțime ce nu a mai permis redresarea acesteia.

## 4.3 Recomandări de siguranță

În urma acestui accident, comisia de investigație nu emite nici o recomandare privind siguranța aviației civile.



**Observație:** Documentele și obiectele de analiză folosite pentru întocmirea Raportului de investigație privind siguranța zborului sunt confidențiale și sunt arhivate la Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Aviația Civilă (AIAS), conform prevederilor legale.

