



RAPORT FINAL

de investigație privind siguranța aviației civile

TIP EVENIMENT	Accident
DATA ȘI ORA	26.08.2012, ora 05.00 UTC/ 08.00 LT
LOCAȚIE	Aerodrom Clinceni, Jud. Ilfov
AERONAVA	Motodeltaplan
ÎNMATRICULARE	YR-5225
OPERATOR	Privat



NR. A12-10
Data: 19.12.2012



AVERTISMENT

Acest RAPORT prezintă date, analize, concluzii și recomandări privind siguranța aviației civile, ale Comisiei de investigație privind siguranța aviației civile, numită de Directorul General al Centrului de Analiză și Investigații privind Siguranța Aviației Civile.

Investigația privind siguranța zborului a fost efectuată 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 794 / 2001, 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 abrogarea Directivei 94/56/CE și prevederile Anexei 13 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.*

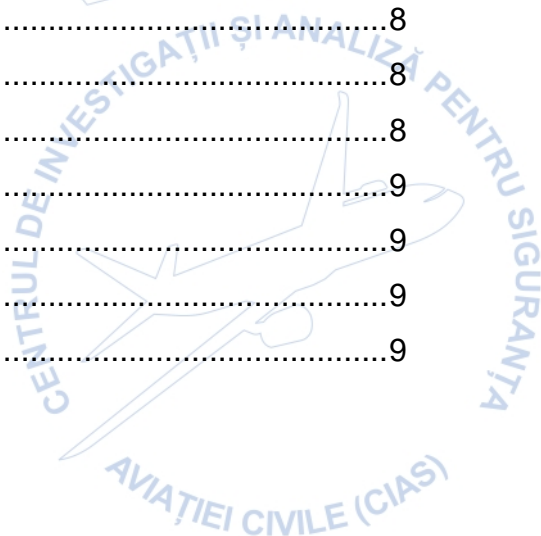
Obiectivul investigației privind siguranța aviației civile este prevenirea producerii accidentelor și incidentelor, prin determinarea reală a cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestui eveniment și stabilirea recomandărilor necesare pentru siguranța aviației civile și NU ARE CA SCOP de a găsi vinovați, responsabilitati individuale sau colective.

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



CUPRINS

1	INFORMAȚII PRELIMINARE	5
1.1	Istoricul accidentului	5
1.2	Victime	5
1.3	Avarii ale aeronavei	5
1.4	Alte pagube produse	5
1.5	Date legate de echipajul aeronavei.....	6
1.6	Informații despre aeronavă	6
1.7	Situația meteorologică	6
1.8	Mijloace de navigație	6
1.9	Comunicații	6
1.10	Date despre aerodrom.....	7
1.11	Înregistratoare de zbor.....	7
1.12	Informații despre impact și epavă	7
1.13	Informații medicale și patologice.....	8
1.14	Incendiu	8
1.15	Aspecte privind supraviețuirea.....	8
1.16	Teste și cercetări	8
1.17	Informații despre management și organizare.....	8
1.18	Tehnici de investigare utilizate.....	8
2	Analiză	8
3	CONCLUZII.....	9
3.1	Constatări	9
3.2	Cauzele producerii evenimentului.....	9
4	RECOMANDĂRI	9



SINOPTIC

CLASIFICARE: Accident

Operator: privat

Aeronavă: Motodeltaplan Air Creation Clipper 582

Înmatriculare: YR- 5225

Data și ora: 26.08.2008 ora 05.00 UTC/ 08.00 LT

Locație: Aerodrom Clinceni, Jud. Ilfov

În ziua de 26.08.2008, ora 8.00 LT, motodeltaplanul Air Creation Clipper 582 cu număr de identificare YR-5225, executa exerciții de zbor în tur de pistă la aerodromul Clinceni cu decolare pe direcția 06.

La aterizare pilotul pierde controlul aeronavei și se prăbușește într-un lan de floarea soarelui situat în vecinătatea pistei.

În urma impactului aeronava este grav avariata dar pilotul nu a suferit vătămări corporale.

Investigația privind siguranța zborului se face 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 794/2001, 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 abrogarea Directivei 94/56/CE și prevederile Anexei 13 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.



1 INFORMAȚII PRELIMINARE

1.1 Istoricul accidentului

În ziua de 26.08.2008, ora 8.00 LT, motodeltaplanul Air Creation Clipper 582 cu număr de identificare YR – 5225, executa exerciții de zbor în tur de pistă la aerodromul Clinceni cu decolare pe direcția 06. Pe timpul executării acestui zbor de antrenament în tur de pistă, pilotul a decis să mărească complexitatea zborului, prin simularea apariției unei situații de urgență și anume pană de motor la aterizare. După decolarea în ultimul tur de pistă, conform declarației, pilotul a intrat la verticala pistei pe cap magnetic invers față de cel de decolare, dorind să efectueze o aterizare în aceleași condiții (simulare aterizare cu pană de motor). În procesul de filare, aeronava a efectuat un viraj spre stânga, părăsește suprafața pistei și se prăbușește în lanul de floarea soarelui de la marginea acesteia. În urma impactului aeronava a fost grav avariata dar pilotul nu a suferit vătămări corporale.

1.2 Victime

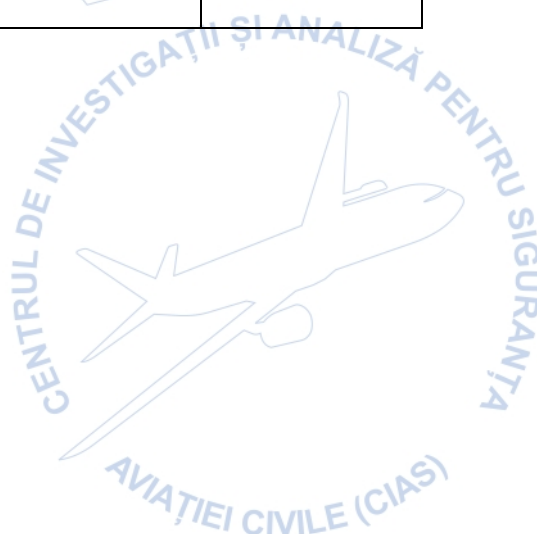
Răniri	Echipaj	Pasageri	Alții
Fatale			
Grave			
Minore			
Nici una	1		
TOTAL	1		

1.3 Avarii ale aeronavei

Aeronava grav avariata prin impactul cu solul.

1.4 Alte pagube produse

Nu este cazul.



1.5 Date legate de echipajul aeronavei

Pilot (comandantul)	Bărbat, 59 ani
Licența	Pilot ULM, valabil până la 28.11.2013
Experiență de zbor,	25 h 30 min
Aprobare medicală	10.11.2012

1.6 Informații despre aeronavă

Tipul aeronavei	Motodeltaplan Air Creation Clipper 582 S
Fabricantul aeronavei	Kilb GmbH, Floresheim – Weilbach, Germania
Număr de fabricație (MSN)	AC 005, fabricat 1995
Motor	Rotax 582
Statul și marca de înmatriculare	România YR-5225
Elice	DAS 166/48/4

1.7 Situația meteorologică

Condiții meteo corespunzătoare executării zborurilor VFR.

1.8 Mijloace de navigație

Nu este cazul.

1.9 Comunicații

Nu este cazul.



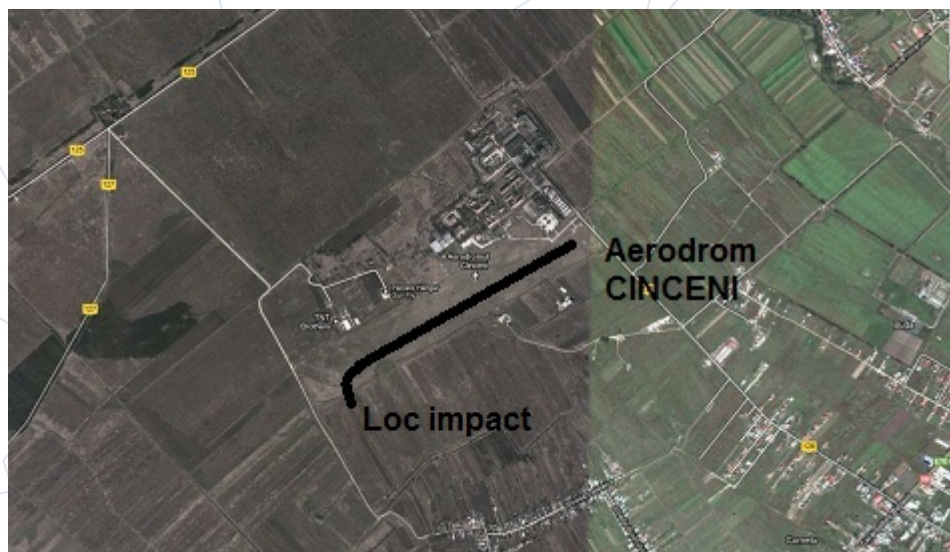
1.10 Date despre aerodrom.

Aerodromul Clinceni funcționează în baza prevederilor HG 912/2010.

1.11 Înregistratoare de zbor

Nu este cazul.

1.12 Informații despre impact și epavă



Locul de impact este situat în apropierea pistei, motodeltaplanul fiind distrus.



ȘI ANALIZĂ PENTRU SIGURANȚA
AVIAȚIEI CIVILE (CIAS)



1.13 Informații medicale și patologice

Nu este cazul.

1.14 Incendiu

Nu este cazul.

1.15 Aspecte privind supraviețuirea

Pilotul nu a fost rănit, centurile de siguranță și casca de protecție având un rol important pentru acest deznodământ

1.16 Teste și cercetări

Nu este cazul.

1.17 Informații despre management și organizare

Nu este cazul.

1.18 Tehnici de investigare utilizate

Nu este cazul.

2 Analiză

Pilotul nu avea o mare experiență de zbor, fiind deținătorul unei licențe de pilot Aeronave Ultraușoare Motorizate obținută în prima parte a anului 2012.

În cadrul zborului de antrenament, supraevaluându-și nivelul de pregătire, pilotul a decis că este suficient de experimentat pentru a executa exerciții cu simularea apariției unei situații de urgență “pană de motor la aterizare”, fără a mai urma un mod scolastic de executare. Astfel, cu toate că pista în serviciu era pe direcția 06, din dorința de a efectua cât mai multe astfel de aterizări, pilotul nu a mai urmat profilul clasic al turului de pistă, iar după decolare executa un viraj de 360° și intra din nou la aterizare dar pe cap magnetic invers și anume pe 240°.

Acest mod de a executa zborul a mărit și mai mult gradul de dificultate al acestuia, deoarece a fost comprimat timpul de executare al manevrelor, a fost redus spațiul aflat la dispoziție pentru executarea aterizării și nu în ultimul rând a fost redusă înălțimea de zbor de la care a fost oprit motorul și s-a intrat în procedură. Desemenea trebuie luată în calcul direcția și intensitatea vântului care pe traiectoria inversă direcției de decolare favorizează pierderea de portanță și apariția efectului



de înfundare al aeronavei, fenomen extrem de periculos mai ales când aeronava evoluează la mică înălțime

La efectuarea aterizării cu motorul oprit pe direcția 24, pilotul a apreciat greșit spațiul aflat la dispoziție și momentul de începere al manevrei de aterizare, astfel că, în momentul când aeronava se afla deja la joasă înălțime acesta a realizat că va depăși limita pistei și în încercarea de a se menține în cadrul perimetrului aerodromului, a executat un viraj pe partea stângă, posibil combinat și cu o manevră de reducere a vitezei, manevre care au avut drept urmare prăbușirea aeronavei în lanul de floarea soarelui de la marginea pistei.

3 CONCLUZII

3.1 Constatări

Comisia de investigație privind siguranța aviației civile a constatat următoarele:

(1) Pilotul a decis să mărescă gradul de complexitate al zborului efectuat cu toate că nu avea experiență suficientă.

3.2 Cauzele producerii evenimentului

Eroare în tehnica pilotajului pe fondul lipsei de experiență în zbor și a supraevaluării de către pilot a nivelului de pregătire atins.

4 RECOMANDĂRI

(1) Nu este cazul

Observatie: Documentele și obiectele de analiză folosite pentru întocmirea Raportului de investigație privind siguranța zborului sunt confidențiale și sunt arhivate la Centrul de Investigație și Analiză pentru Aviația Civilă, conform prevederilor legale.

