

**NOTĂ**  
**privind evenimentul aviatic din data de 20.01.2014**

În baza informațiilor furnizate de Ministerul de Interne, Ministerul Transporturilor, Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Sănătății, Serviciul de Telecomunicații Speciale, vă prezint în continuare date despre aeronavă, misiune, echipaj, filmul evenimentelor și concluziile analizei efectuate.

Aeronava **tip BN-2, înregistrată YR-BNP**, aparținând Școlii Superioare de Aviație Civilă a fost fabricată în anul 1977, în Anglia, având nr. de fabricație 822.

Masa maximă la decolare este de 2989 kg și poate avea la bord un număr de maxim 8 pasageri + 2 membri ai echipajului.

**Documentele de Navigabilitate** ale aeronavei sunt în termen de valabilitate, fiind emise astfel:

- Certificat de Înmatriculare emis la data de 05.07.2011 (aeronava a fost înmatriculată în România pentru prima dată la data de 01.12.1978)
- Certificat de Evaluare a Navigabilității emis la data de 20.12.2013, valabil până la data de 27.12.2014.

**În ceea ce privește resursele tehnice și datele de serviciu**, acestea sunt următoarele:

- Ore de la punerea în serviciu: total 3.350
- Motorul: 500 de ore de la ultima reparație capitală
- Elicea: aproximativ 300 de ore de la ultima reparație capitală.

Aeronava este inclusă în Certificatul de Operator Aerian nr. RO-016(a) și Autorizația de Operator Aerian nr. LA-018, deținute de Școala Superioară de Aviație Civilă.

**Documentele sunt în termen de valabilitate** (data de expirare: 05.07.2014). În baza acestor documente de certificare, aeronava a fost abilitată să efectueze transport aerian comercial de pasageri, servicii medicale de urgență, precum și operațiuni specializate de lucru aerian.

**Aeronava avea asigurare pentru încărcătura comercială** (pasageri, bagaje, marfă, poștă) **și răspundere civilă față de terți**, aflată în termen de valabilitate (12.05.2014).

În data de 20 ianuarie 2014, aeronava desfășura o misiune umanitară de transport organe umane pe ruta Băneasa – Oradea.

***Menționăm că avionul SMURD, care în perioada 2012 – 2013 a efectuat mai multe misiuni speciale de transport pentru transplant organe și sânge perfuzabil), nu a putut fi utilizat în data de***

**20.01.2014, deoarece acesta se află în lucrări de mentenanță obligatorie la Aerostar Bacău.**

**În ceea ce privește ECHIPAJUL:**

Conform planificării, pentru data de 20 ianuarie a.c. erau programați pentru asigurarea permanenței, Adrian Iovan - pilot comandant și Petrescu Răzvan - copilot.

**Comandantul aeronavei, Adrian IOVAN,** a deținut până la data producerii accidentului funcția de Instructor șef avioane la Școala Superioară de Aviație Civilă și avea o experiență totală de zbor de peste 16.000 ore.

**Copilotul aeronavei, Răzvan Gabriel PETRESCU,** deținea funcția de Instructor zbor avioane la Școala Superioară de Aviație Civilă și efectuase, până la producerea accidentului aproximativ 1.000 ore de zbor.

**PASAGERII au fost:** Dr. Radu ZAMFIR

Dr. Sorin IANCEU

Dr. Valentin CALU

Dr. Pavel Constantin PIVNICERU

Medic Rezident Aurelia ION.

Potrivit datelor furnizate de instituțiile cu atribuții, **FILMUL EVENIMENTELOR** a fost următorul:

- La ora 10.50: Aeronava YRBNP tip BN2 a depus plan de zbor pentru un zbor IFR cu call-sign RFT111 pentru ruta LRBS-LROD între orele 13.10-16.10.

Potrivit informațiilor Ministerului Transporturilor, pilotul comandant a efectuat pregătirea zborului, inclusiv informarea meteo înainte de decolare. Decizia privind amânarea/anularea unui zbor din considerente de siguranță a zborului aparține în totalitate pilotului comandant al aeronavei.

**- La ora 13.38: aeronava a decolat.**

- La ora **14.35:** pilotul a solicitat ROMATSA coborârea la **3050 m, din cauza givrajului** (peliculă de gheață formată pe structura aeronavei), iar ROMATSA l-a informat că înălțimea minimă de siguranță în zona este de **3200 m;**

- La ora **14.42**: pilotul a solicitat coborârea la **2450** m și a comunicat că schimbă frecvența cu cea a Centrului de Informare a Zborurilor, corespunzătoare zborurilor după regulile „la vedere” coborând sub nivelul regulamentar de zbor controlat de ROMATSA;
- La ora **15.18**: fiind la circa 36 KM, după ce a trecut de Sibiu, la altitudinea de 2600 metri, nereușind să contacteze centrul de informare a zborurilor București, pilotul a intrat în legătură cu Centrul de control zonal Cluj;
- Intre orele **15.32-15.33**, pilotul a încercat să comunice cu un sector de control al traficului aerian aferent zonei de Nord-Vest a țării, dar mesajele nu au fost înțelese.
- La ora **15.35** ROMATSA solicită pilotului să comunice poziția aeronavei, dar apelurile nefiind recepționate, o altă aeronavă aflată în zonă (BMS 215B), conform procedurilor, a intermediat dialogul cu aeronava aflată în misiunea umanitară. ROMATSA a fost informată că aeronava în dificultate se afla la altitudinea de 2450 m.
- **La orele 15.45 si 15.49 operatorul ROMATSA a încercat să ia legătura cu aeronava, dar nu a răspuns.**

## **PROCEDURA OPERAȚIONALĂ STANDARD**

În situația de fapt dată, **procedura stabilită de *Regulamentul privind gestionarea situațiilor de urgență generate de producerea unui accident de aviație civilă***, aprobată prin HG 741/2008, **era următoarea:**

**Alarmarea** în cazul situațiilor de urgență generate de producerea unui accident de aviație civilă se poate face de către următoarele **unități de alarmare** (*art.12 din Regulament*):

- ROMATSA, care asigură în mod continuu serviciul de alarmare în FIR (regiunea de informare a zborului) - București. ROMATSA este desemnată și înregistrată la OACI (organizația de aviație civilă internațională) ca punct de contact pentru căutare și salvare COSPAS/SARSAT;
- STS, prin Sistemul național pentru apeluri de urgență - 112.

În acest sens, **ROMATSA asigură supravegherea continuă a transmisiilor radio recepționate de la aeronavele în pericol** și, totodată, recepționarea semnalelor emise de echipamentele de locație pentru situații de urgență (ELT) pe frecvențele **121,5 MHz și 406 MHz**. Orice mesaj recepționat pe aceste canale de la aeronave aflate în pericol în FIR - București va fi transmis cu operativitate **Centrului de coordonare – ROMATSA (art.13)**.

Toate unitățile de alarmare menționate au obligația ca în momentul în care constată sau primesc informații referitoare la producerea unui accident de aviație civilă sau când există **suspiciunea producerii unui asemenea accident** să informeze, conform procedurii aplicabile, în mod operativ, Centrul de coordonare – ROMATSA (art.14).

(Conform art.16), În baza alarmei primite de la unitățile de alarmare,

**Centrul de coordonare – ROMATSA determină zona de căutare a aeronavei dispărute și declanșează operațiunile de căutare prin unitățile operative de căutare**, unități operative ale Ministerului Afacerilor Interne și unități operative ale Ministerului Apărării, în a căror zonă de responsabilitate se presupune că ar fi avut loc accidentul.

Pe toată perioada acțiunii de căutare, unitățile operative de căutare sunt sprijinite de către unitățile de trafic ale ROMATSA, prin transmiterea de informații actualizate privind definirea mai precisă a zonei de căutare.

Unitățile operative de căutare și unitățile de trafic ale ROMATSA vor informa în permanență Centrul de coordonare - ROMATSA, cu privire la derularea operațiunilor de căutare.

După identificarea locului producerii accidentului de aviație, Centrul de coordonare - ROMATSA va informa în mod operativ comitetul județean pentru situații de urgență sau, după caz, Comitetul municipiului București pentru situații de urgență, precum și inspectoratul județean pentru situații de urgență din județul pe raza căruia s-a produs accidentul (art.17 alin.1).

**În cazul accidentelor produse în zone pentru care nu este necesară declanșarea operațiunilor de căutare, inspectoratul județean pentru situații de urgență din județul pe raza căruia s-a produs accidentul asigură coordonarea operațiunilor de salvare a supraviețuitorilor accidentului și informează operativ Centrul de coordonare - ROMATSA**, precum și comitetul județean pentru situații de urgență sau, după caz, Comitetul municipiului București pentru situații de urgență cu privire la operațiunile desfășurate (art.17, alin.2).

**Comandantul acțiunii la fața locului** pentru salvarea supraviețuitorilor unui accident de aviație civilă este desemnat de comitetul județean pentru situații de urgență din județul pe raza căruia s-a produs accidentul sau, după

caz, de Comitetul municipiului București pentru situații de urgență (*art.17, alin.3*).

Protecția zonei în care a avut loc un accident de aviație se face în mod operativ de către unitățile de poliție și/sau de jandarmi în a căror zonă de responsabilitate s-a produs accidentul, care acționează ca unități de sprijin, în coordonarea comandantului acțiunii la fața locului (*art.20 alin.1*).

Toate structurile profesioniste pentru situații de urgență, serviciile locale de ambulanță și formațiunile SMURD și, după caz, **unitățile SALVAMONT vor acționa în coordonarea unitară a comandantului acțiunii la fața locului**, în scopul salvării și protecției supraviețuitorilor accidentului de aviație, pentru acordarea asistenței de specialitate victimelor la locul accidentului, precum și pentru transportul acestora la unitățile de spitalizare, conform planurilor operaționale de intervenție (*art.20 alin.2*).

## **MODUL CONCRET ÎN CARE S-A ACȚIONAT**

Instituțiile implicate în procesul de căutare/salvare au avut la dispoziție date și informații furnizate de la fața locului de persoanele rănite, neexistând un portofoliu de informații verificate, care să permită o evaluare mai corectă a locației unde s-a prăbușit aeronava. Pe cale de consecință, s-a acționat atipic în raport cu procedura standard, după cum urmează:

- În jurul orei **16.01** copilotul RĂZVAN PETRESCU l-a sunat pe tatăl lui și i-a spus că au aterizat forțat, între Peștera Scărișoara și localitatea Beliș, că toți sunt în viață și că el are picioarele rupte;

- La ora **16.05**, secretarul de stat dr. Raed ARAFAT - l-a informat despre accident, prin SMS, pe inspectorul general al IGSU – general de brigadă Ion BURLUI, ca urmare a convorbirilor telefonice purtate între dr. Zamfir – membru echipă aeronavă, dr. Irinel Popescu (Spitalul Fundeni) și dr. Zota (Agenția Națională de Transplant).

- **16.06:** dr. Radu Zamfir (pasager în aeronavă) a fost contactat telefonic de către inspectorul general al IGSU pentru informare preliminară privind starea victimelor și locul accidentului. **Doctorul Zamfir a furnizat reperele vizualizate pe ecranul radar al aeronavei** (Peștera Scărișoara, localitatea Beliș) și a efectuat evaluarea primară a victimelor și acordarea primului ajutor;

**Orele 16.07 – 16.09:** Inspectorul general al IGSU dispune constituirea grupei operative și alertarea ISU Alba și ISU Mureș pentru declanșarea procedurii de căutare-salvare a victimelor accidentului;

- **La ora 16.16:26** Serviciul de Urgență a primit un apel, prin Centrul 112 Cluj/Serviciul de Telecomunicații Speciale (STS), de la numărul 0724 749 848, apelant dr. Radu Zamfir, în care a fost anunțată prăbușirea unui avion.

După identificarea urgenței, conform procedurilor de operare, **apelul a fost transferat către ISU Cluj (ora 16.20), SJA Cluj (16.20), IPJ Cluj (16.20), IJJ Cluj (16.20), COAP/MApN (16.22 – 16.27), ROMATSA (între orele 16.28 și 16.33),** Salvamont Brașov (16,34), Elicopter Târgu Mureș.

**ACESTA AR FI TREBUIT SĂ REPREZINTE MOMENTUL DECLANȘĂRII PROCEDURII prevăzută de Regulamentul privind gestionarea situațiilor de urgență generate de producerea unui accident de aviație civilă, aprobat prin HG NR. 741/2008.**

Potrivit Regulamentului (art.12), **alarmarea în caz de accident aviatic se face de către ROMATSA și/sau de către Sistemul național pentru apeluri de urgență – 112.**

Art.16 din același Regulament specifică faptul că, în baza alarmei primite, Centrul de coordonare – **ROMATSA determină zona de căutare a aeronavei dispărute și declanșează operațiunile de căutare** prin unitățile operative de căutare în a căror zonă de responsabilitate se presupune că ar fi avut loc accidentul (respectiv Unități operative ale **Ministerului Afacerilor Interne** și unități operative ale **Ministerului Apărării Naționale**).

În acest caz însă, **echipamentele de locație pentru situații de urgență (ELT) ale aeronavei nu au funcționat pe frecvența de 406 MHz**, prevăzută de Regulament, ci numai pe cea de 121,5 MHz, care nu era aptă să permită localizarea.

Au existat informații de la aeronave în zbor despre emisia stației ELT a aeronavei BN2 prăbușite, dar nu a exista o informare de la Centrul COSPAS – SARSAT (Centrul de Căutare-Salvare Satelitară), prin Centrul de la Moscova (MCC). Fiind ulterior contactat, de către ROMATSA, (telefonic și prin e-mail) Centrul de la Moscova nu a comunicat nici un răspuns.

**16.20** – Serviciul de Telecomunicații Speciale a alertat și pus la dispoziție informația de localizare către serviciile de intervenție: ISU Cluj, IJP Cluj IJJ Cluj, Serviciul județean de ambulanță Cluj.

Elementele de localizare puse la dispoziție reprezentau poziționarea pe hartă a sectorului transmis de operatorul de comunicații mobile la inițierea apelului către 112, în limitele tehnice prevăzute de lege (sector/celulă). Suprafața acestui sector este de circa 200 km<sup>2</sup>, într-o zonă muntoasă împădurită.

*Doctorul Radu Zamfir a revenit de mai multe ori cu apeluri către 112, la orele 16:22:33, 17:30:03, 19:12:39 și 19:31:51.*

*Pe durata convorbirilor telefonice cu dr. Zamfir s-a făcut tot posibilul pentru obținerea coordonatelor geografice, în baza tipului de terminal telefonic avut la dispoziție de apelant, dar **nu au putut fi exploatate facilitățile terminalului mobil** care ar fi putut ajuta la localizarea acestuia.*

*STS a încercat determinarea mai precisă a locului incidentului, inclusiv apelând la sprijinul SNApOPSN (sistemul național de apărare, ordine publică și siguranță națională), care dispune de capacitățile specifice de identificare a localizării, dar nu s-a reușit.*

*În ceea ce privește semnalizările specifice ale aeronavelor aflate în avarie (date de **echipamentele de locație pentru situații de urgență ELT**), acestea nu pot fi recepționate de către STS, deoarece furnizarea acestor informații revine altor instituții.*

**16.17** – confirmare disponibilitate elicopter IGAv – general mr. Dorel GRĂDINARU;

**16.19** - ordin alertare forțe ISU Bihor;

**16.20** – ordin de alertare a forțelor ISU Cluj;

**16.29** – **MApN a luat legătura cu ROMATSA și a transmis disponibilitatea ministerului de a participa cu forțe la acțiunile de căutare/salvare. Șeful de tură ROMATSA a informat că acestea sunt coordonate de ISU Alba.**

**16.30** – au fost alertate Centrul de situații al Guvernului, MApN și COS (Centrul Operațional de Salvare) Mureș;

**16,30** – elicopterul SMURD de la Tg Mureș începe misiunea de salvare în zona unde se presupunea că avut loc aterizarea forțată a aeronavei. Echipajul a efectuat cercetarea în zonă însă activitatea a încetat la orele **17,15**, datorită condițiilor meteo nefavorabile (ceață, plafon de nori).

**16.32** - ordin pre-alertare elicopter ISU Arad.

**16:42** - urmare a unor informații primite ulterior de la apelant dr. Radu Zamfir, cu precizarea că locul evenimentului ar fi în zona Scărișoara, **apelul a**

**fost transferat și către Centrul 112 Alba, acesta alertând dispeceratele ISU, IJJ, IPJ și SJA Alba.**

**16.50** – IJJ Alba a demarat activitățile de căutare/localizare a aeronavei

**17.00** – Prefectul județului Alba a solicitat sprijin clubului de off-road pentru facilitarea transportului în zonă.

**18.15** – comandantul intervenției – Prim-adjunct al ISU Alba – a dispus organizarea sectoarelor de căutare-salvare, pe direcții și formațiuni de intervenție:

- Sud - ISU Alba;
- Nord – ISU Cluj;
- Est-Vest – personal Ocol Silvic (pădurari);
- Vest-Est – ISU Bihor.

**19.17** - dr. Radu Zamfir revine cu apel de urgență 112; se încearcă din nou obținerea de date mai exacte de localizare, apelantul comunicând că se află în pădure, în zonă de pantă; de asemenea, se simte miros puternic de benzină. Victimele au aprins un foc la aproximativ 20-30 de metri de avion și încearcă să resusciteze celelalte persoane rănite grav. Apelantul nu poate da detalii legate de repere precise a zonei în care s-a prăbușit avionul. Afirmă că se află la jumătatea distanței între Poiana Horea – localitatea Dârlești, la limita de județ.

**20.15** – **IGSU solicită reconfirmarea coordonatelor** – în urma rezultatelor acțiunii de căutare, Grupa operativă a IGSU solicită Centrului Național de Monitorizare a Situației Operative/MAI realizarea schimbului de date și informații cu SRI și STS, pentru localizarea telefoanelor mobile aparținând victimelor pentru identificarea poziției aeronavei.

**La ora 21:13 un lucrător silvic (Trif Gheorghe), membru al echipei de căutare format din personal silvic, a ajuns la locul incidentului,** informația despre poziția acestuia fiind comunicată la 112 și transferată dispeceratelor de urgență.

**21.15** – **Efectivele participante la acțiunea de căutare au fost direcționate spre Vf. Petreasa, unde a fost indicat locul de prăbușire a aeronavei.**

***De la momentul identificării aeronavei, până la momentul constituirii punctului medical avansat, forțele de intervenție s-au regrupat pentru deplasarea spre locul evenimentului și constituirea unui punct medical avansat în comuna Horea. Distanța între punctul medical avansat și locul prăbușirii aeronavei a fost de aproximativ 5 km, condițiile terenului nepermițând amplasarea acestuia la o distanță mai apropiată. În acest interval, efectivele MAI au desfășurat activități de localizare a aeronavei în cadrul echipelor constituite.***

**22.05** – începe transportul victimelor către drumul forestier, fiind preluate apoi de ambulanțe și alte mijloace.



**22.25** – se constituie un punct medical avansat în comuna Horea pentru asigurarea triajului și stabilizarea victimelor care urmau a fi coborâte de la locul prăbușirii și se acordă asistență medicală de specialitate victimelor.

**23.35 - 00.16** – se efectuează manevre de resuscitare ale persoanei de sex feminin (Aurelia ION) în ambulanță, persoana fiind ulterior declarată decedată.

**00.18** – Demararea operațiunilor de înștiințare a familiilor pentru victimele decedate. Inspectorul general al IGSU a solicitat sprijin CNMSO (Centrul Național de Monitorizare Situații Operative) pentru anunțarea rudelor persoanelor decedate în accidentul aviatic, sens în care a fost anunțat Centrul operațional al IGPR.

**Începând cu ora 01.02 / 21.01.2014**, demarează transportul personalului rănit la UPU Cluj. Transportul se finalizează la ora **04.29**.

**01.55** – echipa de criminaliști, medici legiști și medici de urgență a sosit la locul epavei.

**03.15** s-a finalizat operațiunea de descarcerare a pilotului avionului și a început coborârea cadavrului pilotului - comandant Adrian IOVAN.

**04.00** - DGPMB a comunicat faptul că au fost anunțate rudele celor două persoane decedate, Iovan Irina, fiica lui Iovan Adrian, a dnei Grigore Valeria (fostă soție), respectiv a dlui Ion Victor Alexandru, fratele lui Ion Aurelia. Datele de contact ale rudelor au fost transmise la IGSU.

**05.55** - rămân în dispozitiv efective de jandarmi pentru paza aeronavei.

**În urma evenimentului aviatic, după cum știți, persoanele salvate au fost:** Radu ZAMFIR (Spitalul Fundeni); Valentin CALU (Spitalul Elias); PETRESCU Răzvan (copilot); Constantin PIVNICERU (Spitalul Sfânta Maria); Sorin IANCEU (Spital Municipal Beiuș), iar Adrian IOVAN (pilot-comandant) și Aurelia ION (rezident Spital Fundeni) au decedat.

## **CONCLUZII**

**ROMATSA București NU a manifestat un rol activ în conformitate cu competențele prevăzute de lege, NU a luat măsurile necesare în vederea stabilirii zonei de căutare a aeronavei dispărute și NU a declanșat operațiunile de căutare**, conform Regulamentului aprobat prin HG 471/2008.

În materialul transmis **a apreciat că:**

*„În cazul acestui tip de incident, în care prin sistemul 112, o persoană de la bordul aeronavei aterizate forțat a comunicat o poziție a locului incidentului, nu se mai procedează la o planificare a căutării, iar ISU alertate declanșează operațiunile de deplasare a forțelor și mijloacelor către locul incidentului în vederea salvării.”*

De asemenea, **ROMATSA nu a solicitat, potrivit competențelor, sprijinul Centrului de Operații Aeriene din cadrul Ministerului Apărării Naționale** în vederea furnizării unor date și informații relevante identificării coordonatelor de localizare a epavei aeronavei.

## **PROPUNERI**

**Ca urmare a analizei efectuate în conformitate cu procedurile standard reglementate de actele normative în vigoare și având în vedere modul efectiv în care au acționat instituțiile cu responsabilități, putem afirma că se impune instituirea unei coordonări ferme în situații similare, revizuirea procedurilor operaționale din perspectiva respectării acestora, precum și implementarea unor sisteme noi care să asigure în sistem de urgență stabilirea cu acuratețe a locațiilor în care se petrec evenimente aviatice, după cum urmează:**

A. Sistem de localizare a terminalelor mobile în rețelele operatorilor de telecomunicații (pe cheltuiala operatorilor) asemănător obligațiilor prevăzute de lege de implementare a funcției legale de interceptare.

B. Implementarea unui sistem cu stații automate meteo și camere WEB pe infrastructura operatorilor de telecomunicații și STS, în zonele neacoperite de stațiile meteo ale Administrației Naționale de Meteorologie, de regulă în zonele montane.

C. Procedură operațională în baza căreia structurile responsabile să solicite date și informații, iar instituțiile cu atribuții să le furnizeze în format integrat.

D. Exerciții de alarmare periodice în scopul verificării modului de acțiune a structurilor cu responsabilități în situația producerii unor accidente aviatice în zone dificile.

