

/INDICATORI DE PERFORMANȚĂ ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI

Pentru a monitoriza și îmbunătăți constant nivelul de siguranță în aeroporturile CNAB, se analizează evoluția indicatorilor cheie de performanță (KPI) care reflectă starea actuală a operațiunilor și evidențiază ariile de risc sau de succes.

Evoluția principalilor indicatori în perioada ianuarie – iunie 2026, arată o menținere generală a nivelului de performanță, cu atenție sporită pentru depășiri semnificative ale țintelor în cazul prezenței fod și al păsărilor pe Aeroportul Internațional Henri Coandă.

Aeroport	Indicator	Ținta	Realizat
LROP	Prezența FOD (debris) și FOE (damage)	57.7 evenimente@100.000 mvmts	22.25
LRBS	Prezența FOD (debris) și FOE (damage)	12.15 evenimente@10.000 mvmts	7.04
LROP	Coliziuni cu păsări (birdstrike)	46.36 evenimente@100.000 mvmts	34.23
LRBS	Coliziuni cu păsări (birdstrike)	3.57 evenimente@10.000 mvmts	8.05
LROP	Accidente auto	7.97 evenimente@100.000 mvmts	20.54
LROP	Runway incursion	0.31 evenimente@100.000 mvmts	1.71
LROP	Incursiuni TWY	0.71 evenimente@100.000 mvmts	1.71
LROP	Deteriorări	1.77 evenimente@100.000 mvmts	3.42
LROP	Ședințe LRST	≥2	1

/PERMISE DE LUCRU ACTIVE

Se află în desfășurare mai multe proiecte de modernizare ce contribuie direct la creșterea nivelului de siguranță operațională:

- ➔ Montare temporă chiller punct termic finger nou;
- ➔ Ștergere marcaje neconforme platforma 1 și 2;
- ➔ Circuite TWY B;
- ➔ Remediere degradări platforma 2;
- ➔ Modernizare RWY 08L 26R, N, V, W, Q – lucrări din perioada de garanție;

- ➔ Dezmembrare relocare aeronave YR-OTN și YR-BAF;
- ➔ Curățare depuneri vopsea – refacere marcaje;
- ➔ Inspecție video Foraje 6 și 7;
- ➔ Reabilitare rețele apă canal inclusiv hidranți exterior.

/EVENIMENTE



06 aprilie 2026: South Africa, Cape Town International Airport

O autospecială cu scară mobilă pentru pasageri a lovit aripa dreaptă a avionului în timp ce acesta era staționat. Impactul a provocat daune structurale la bordul de atac al aripii drepte și a cauzat o scurgere de combustibil. Echipile de pompieri ale Airports Company South Africa (ACSA) au intervenit rapid și au acoperit zona cu spumă ignifugă pentru a preveni

riscul de incendiu. Aeronava a fost retrasă temporar din serviciu pentru inspecții și reparații. <https://centralnews.co.za/flysafair-aircraft-involved-in-ground-collision-at-airport-fuel-leak-reported/>

Lecție învățată: Respectarea distanțelor de siguranță în jurul aeronavelor și controlul riguros al echipamentelor de handling sunt esențiale pentru prevenirea avariilor la sol și menținerea integrității operaționale.



08 mai 2026: Denver, SUA, Airbus A321-271, Frontier Airlines – persoană decedată pe pistă

La 8 mai 2026, pe Aeroportul Internațional Denver, o aeronavă Airbus A321-271 Frontier Airlines a fost implicată într-un incident tragic. O persoană a pătruns neautorizat pe pistă și a fost lovită și aspirată în timpul rulajului de decolare al aeronavei. Operațiunile au fost

oprite temporar pentru intervenția echipelor de securitate și a autorităților. Zona operațională a fost inspectată complet înainte de reluarea traficului. <https://edition.cnn.com/2026/05/09/us/frontier-reportedly-pedestrian-denver-runway-hnk>

Lecție învățată: consolidarea măsurilor de control al accesului în zonele critice ale aerodromului este esențială pentru prevenirea intruziunilor și al riscurilor asociate.



04 iunie 2026: Guayaquil, Ecuador, Airbus A350 - salut cu apă, lovire avion

Pe 4 iunie 2026, pe aeroportul José Joaquín de Olmedo din Guayaquil, Ecuador, un Airbus A350 Iberia a fost implicat într-un incident în timpul salutului ceremonial cu tunuri de apă. În timpul manevrei, vârful aripii aeronavei a intrat în contact cu brațul tunului de apă al autospecialei. Evenimentul

a impus oprirea procedurii și efectuarea unei inspecții tehnice. <https://aviation-safety.net/wikibase/571748>

Lecție învățată: coordonarea strictă și respectarea zonelor de siguranță sunt esențiale în timpul ceremoniilor de tip „water salute”.



11 iunie 2026: Providence, SUA, Boeing 737, Southwest Airlines – coliziune între două aeronave la sol

Pe 11 iunie 2026, pe Aeroportul Internațional Rhode Island T. F. Green (PVD) din Providence, un Boeing 737-800 al companiei Southwest Airlines (zborul SWA3515, înmatriculat N8525S), aflat în faza de pushback pe timp de noapte, a lovit cu aripa stabilizatorul orizontal al unui alt Boeing 737 parcat (zborul SWA3409). Nu s-au înregistrat victime, însă ambele zboruri au fost anulate, iar aeronavele au fost reținute la sol pentru inspecții tehnice din cauza avariilor structurale. <https://aviation-safety.net/wikibase/572257>

Lecție învățată: Monitorizarea strictă a procedurilor de pushback și menținerea unei vigilențe sporite în cockpit pe timp de noapte sunt esențiale pentru prevenirea coliziunilor „wing-to-tail” în zonele aglomerate ale rampelor aeroportuare.



04 iulie 2026: Aeroportul Internațional Chicago Midway, SUA, Airbus A319, Delta Air Lines – foc de artificii

Pe 4 iulie 2026, în timpul procedurii de aterizare pe Aeroportul Internațional Chicago Midway, un Airbus A319 Delta Air Lines a fost expus accidental la reziduuri provenite de la focuri de artificii lansate în apropierea perimetrului aeroportuar. Particulele au atins fuselajul și suprafețele de comandă, necesitând o inspecție detaliată înainte de reluarea operațiunilor. Aeronava nu a suferit avarii majore. <https://www.aeroinside.com/21954/delta-a319-at-chicago-on-jul-4th-2026-suspected-fireworks-strike>

Lecție învățată: monitorizarea activităților publice din proximitatea aerodromului este esențială pentru prevenirea expunerii aeronavelor la riscuri externe necontrolate. Lansarea de materiale pirotehnice în axul căilor de apropiere reprezintă un risc critic de interferență externă asupra aeronavelor aflate la altitudini joase



07 iulie 2026: Manila, Filipine, Boeing 787-9 Dreamliner, Saudia / Airbus A320, Philippine Airlines – coliziune la sol

Pe 7 iulie 2026, pe Aeroportul Internațional Ninoy Aquino din Manila, un Boeing 787-9 Dreamliner al companiei Saudia, aflat în faza de rulare pentru decolare, a lovit cu aripa stabilizatorul vertical al unui Airbus A320 aparținând companiei Philippine Airlines, care se afla parcat la stand. Impactul a provocat avarii structurale severe la nivelul timonei de direcție a aeronavei parcare și la vârful aripii avionului aflat în mișcare. Nu s-au înregistrat victime, însă ambele aeronave au fost reținute la sol pentru inspecții tehnice complexe

și reparații. https://www.linkedin.com/posts/aviationgeeks1_a-saudi-airlines-boeing-787-9-and-a-parked-activity-7480833116522233857-LK2j

Lecție învățată: Operarea aeronavelor de mari dimensiuni în zone cu spațiu limitat sau infrastructură aeroportuară restrictivă necesită o evaluare riguroasă a distanțelor și utilizarea asistenților de sol pentru asigurarea unei monitorizări vizuale complete și prevenirea coliziunilor cu aeronavele sau obstacolele aflate în vecinătate.



09 august 2026: Napoli, Italia, Airbus A319 111, Volotea – avarii la nacelă la rampă

Pe **9 august 2026**, pe Aeroportul Internațional din Napoli (NAP), o aeronavă **Airbus A319-111** (înmatriculată EC-MTC) operată de compania Volotea a suferit avarii la nacela motorului în timpul operațiunilor la rampă. În timpul deservirii zborului V72189, un echipament de sol s-a apropiat prea mult de motorul stâng, provocând deteriorări ale carcasei exterioare. Aeronava a fost imediat scoasă din serviciu pentru verificări tehnice. <https://aviation-safety.net/wikibase/575850>

Lecție învățată: respectarea distanțelor minime față de motoare în timpul operațiunilor la rampă și instruirea personalului sunt cruciale pentru prevenirea avariilor aeronavelor.

/NOUTĂȚI ÎN DOMENIU

Amendamentul 2 la Anexa 19 ICAO

ICAO a actualizat cadrul global de management al siguranței, consolidând cerințele privind SSP și SMS și introducând conceptul de Safety Intelligence. Totodată, cerințele SMS sunt extinse către operatorii RPAS certificați, organizațiile de mentenanță aferente și heliporturile certificate. [\[icao.int\]](https://www.icao.int), [\[aviationregwatch.com\]](https://www.aviationregwatch.com)

Manualul ICAO privind Safety Intelligence (Doc 10159)

ICAO a publicat prima ediție a manualului dedicat Safety Intelligence, oferind îndrumări privind colectarea, analiza și schimbul datelor de siguranță pentru identificarea și gestionarea proactivă a riscurilor. [\[icao.int\]](https://www.icao.int)

Raportul anual EASA privind recomandările de siguranță 2026

EASA a publicat raportul anual care sintetizează recomandările de siguranță rezultate din investigarea accidentelor și incidentelor, evidențiind principalele lecții învățate și domeniile prioritare de îmbunătățire a siguranței aviației europene. [\[easa.europa.eu\]](https://easa.europa.eu)

/ȘEDINȚĂ GRUP SUPTOR TEHNIC AIHCB

În data de 05.06.2026, la Aeroportul Internațional Henri Coandă București a avut loc ședința grupului suport tehnic a AIHCB. Au fost prezentate etapele de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare. Cele 2 mari lucrări sunt împărțite în subetape astfel: refacerea integrală a RWY 08R/26L, creșterea capacității operaționale și construirea unei noi căi de rulare TWY B.

/EXERCITIU OPERAȚIONAL AL POMPIERILOR

În cadrul activităților dedicate pregătirii pentru situații de urgență, echipa de pompieri a desfășurat un exercițiu operațional destinat verificării nivelului de pregătire și a capacității de reacție în cazul producerii unui eveniment care necesită intervenție rapidă.

Exercițiul din data de 07 august 2026 desfășurat la Aeroportul Internațional Henri Coandă a urmărit verificarea modului de mobilizare a personalului, respectarea procedurilor de intervenție, utilizarea echipamentelor specifice și coordonarea între membrii echipei. De asemenea, activitatea a oferit posibilitatea identificării eventualelor dificultăți și a aspectelor care pot fi îmbunătățite înaintea unei situații reale.

Exercițiile periodice contribuie la menținerea unui nivel ridicat de pregătire, la clarificarea rolurilor și responsabilităților și la reducerea timpului de reacție în situații de urgență. O intervenție eficientă depinde nu doar de echipamentele disponibile, ci și de pregătirea practică și coordonare a echipei.

Antrenamentul sistematic și exercițiile periodice reprezintă pilonii fundamentali în menținerea unui stadiu optim de operativitate. Aceste simulări depășesc simpla rutină, având un rol strategic dublu: pe de o parte, asigură clarificarea riguroasă a rolurilor și responsabilităților individuale, iar pe de altă parte, optimizează timpii de reacție în momente de criză. În managementul situațiilor de urgență, eficiența unei intervenții nu este determinată exclusiv de performanța dotărilor tehnice, ci este rezultatul direct al coordonării interinstituționale și al nivelului de pregătire practică al întregii echipe.

Beneficiile cheie ale simulărilor periodice:

- Aliniere strategică: Fixează fără echivoc atribuțiile fiecărui membru din echipa de răspuns.
- Eficiență operațională: Reducerea timpilor de reacție de la declanșarea alertei până la intervenția propriu-zisă.
- Coordonare tehnică și umană: Transformă resursele logistice în capacități reale de intervenție prin coeziunea echipei.



/INVESTIGAȚII

Incidentul din data de 09.02.2026: un ambulift tip Bulmor folosit pentru deservirea pasagerilor cu mobilitate redusă, în timpul manevrei de retragere a utilajului de la avion, a agățat cu bara de protecție balustrada (mâna curentă) de la scara/ușa avionului, aceasta secționându-se. Cauza probabilă o reprezintă utilizarea unui echipament neadecvat pentru deservirea respectivei aeronave.

Incidentul din data de 23.02.2026: în timpul efectuării manevrelor de push-back pentru o aeronava aflată la poziția de staționare 113, operatorul remorcherului TLD 15 a auzit un zgomot și a observat că în interiorul motorului 1 (pornit la acel moment) se mișcă un obiect. Aeronava a oprit motoarele și a fost tractată pentru inspecții tehnice de specialitate. Cauza probabilă o reprezintă ingerarea unui FOD de natură necunoscută în motorul aeronavei.

Personalul aeroportuar poate supune analizei propuneri de îmbunătățire a nivelului de siguranță prin raportare voluntară sau direct pe adresa safety@cnab.ro

/PROGRAM DE PRACTICĂ ȘI INSTRUIRE DESFĂȘURAT ÎN CADRUL DSIG

În perioada iunie – august 2026, Direcția Siguranță Aeroportuară a găzduit un program de practică pentru 20 de studenți ai Facultății de Inginerie Aerospațială București. Studenții au participat la activități practice în zona de operare aeronave, inspecții ale suprafețelor pavate, controlul faunei, proceduri de degivrare și management aeroportuar. Feedback-ul primit din partea participanților a fost pozitiv, iar programul va continua și anul următor.



/FACTORUL UMAN

Asa cum am menționat în primul număr al prezentei reviste, Conceptul The Dirty Dozen Human Factors in Aviation Safety identifică 12 dintre cele mai frecvente pericole/situații generate de către factorul uman care pot degrada performanțele și pot crește probabilitatea de apariție a erorilor în aviație, implicând conducând la producerea de accidente în aviație.

În continuarea prezentării celor 12 pericole generate de factorul uman care sunt:

1.Lipsa de comunicare

2.Lipsa de concentrare/atenție

3.Lipsa de resurse necesare

4.Stresul

5.Autosuficiența

6.Lipsa lucrului în echipă

7.Munca sub presiune

8.Lipsa sau conștientizarea incompletă a contextului operațional

9.Lipsa cunoștințelor/competențelor

10.Oboseala

11.Lipsa fermității

12.Reguli/standarde

În acest număr ale revistei, ne vom axa pe pericolul reprezentat de **Lipsa de resurse necesare**.

Lipsa de resurse necesare

Conceptul „The Dirty Dozen” – Factorul *Lipsa de resurse necesare* (materiale, informaționale și umane)

Factorul „*Lipsa de resurse necesare*” din modelul The Dirty Dozen descrie situațiile în care personalul aeronautic nu dispune de elementele esențiale pentru îndeplinirea sarcinilor în condiții de siguranță. Acest factor acoperă trei categorii majore de resurse: materiale, informaționale și umane. Fiecare categorie influențează direct calitatea operațiunilor și probabilitatea apariției erorilor.

1. Lipsa resurselor materiale

Această categorie include absența echipamentelor, instrumentelor, pieselor de schimb sau a infrastructurii necesare. Spre exemplu, dacă un tehnician nu are acces la un instrument calibrat sau la o piesă certificată, apare riscul improvizației, lucru care poate compromite integritatea tehnică a aeronavei.

Exemplu: utilizarea unui instrument impropriu pentru verificarea cuplului la un ansamblu mecanic poate duce la fixări incorecte, vibrații sau defecțiuni în exploatare.

2. Lipsa resurselor informaționale

Resursele informaționale includ documentația tehnică, procedurile actualizate, datele operaționale și comunicarea internă. Lipsa acestora conduce la interpretări greșite, aplicarea unor proceduri depășite sau omiterea unor pași critici.

Exemplu: un manual neactualizat poate determina aplicarea unei proceduri care nu mai corespunde configurației actuale a aeronavei, generând erori de mentenanță sau operare.

3. Lipsa resurselor umane

Modelul original include explicit resursa umană ca parte a factorului „lipsa de resurse”. Aceasta se referă la insuficiența personalului, lipsa calificării adecvate, suprasolicitare, multitasking sau absența verificării încrucișate.

Când echipele sunt subdimensionate, presiunea operațională crește, iar personalul accelerează procedurile, omite verificări sau comunică incomplet. În aviație, unde redundanța și verificarea încrucișată sunt esențiale, lipsa resursei umane devine un risc major.

Exemple reale de incidente generate de lipsa resurselor:

1. **Lipsa resurselor materiale:** La **11 mai 1996**, un DC-9 al ValuJet s-a prăbușit în Everglades, Florida, după izbucnirea unui incendiu în compartimentul de marfă. Lipsa capacelor de siguranță pentru generatoarele de oxigen a determinat mecanicii să improvizeze, iar activarea unui generator a provocat incendiul care a dus la prăbușirea aeronavei și la moartea celor 110 persoane de la bord.
Sursa: https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/N904VJ
2. **Lipsa resurselor umane:** La **31 mai 2013**, Moosonee, Ontario, un elicopter Sikorsky S-76A al Ornge Rotor-Wing s-a prăbușit la scurt timp după decolare în timpul unui zbor medical de noapte, provocând moartea celor patru persoane aflate la bord. TSB a constatat că departamentul nu dispunea de personal suficient pentru volumul de muncă, ceea ce a afectat verificarea calificărilor piloților, instruirea și actualizarea procedurilor, contribuind la operarea cu piloți insuficient pregătiți pentru anumite condiții de zbor.
Sursa: <https://www.tsb.gc.ca/eng/medias-media/communiques/aviation/2016/a13h0001-20160615.html>