

Communiqué de presse

Concernant les incidents de sécurité qui ont eu lieu en juillet 2012 à Valencia

USCA et APROCTA préviennent que la CIAIAC ha fermé à faux l'enquête sur les "maydays" de Ryanair.

- **APROCTA et USCA traitent d'erreur la décision de la CIAIAC de ne pas enquêter sur les événements de façon isolée**
- **Ils considèrent indispensable une étude individuelle et rigoureuse de l'incident a fin de pouvoir tirer des conclusions et prévenir des incidents similaires à l'avenir**
- **Les contrôleurs aériens sont prêts à collaborer et à analyser profondément l'incident de Ryan air et d'autres**

Madrid, le 31 juillet 2013

Le collectif de contrôleurs aériens, à travers leurs organisations plus représentatives, USCA (Union Syndical de Contrôleurs Aériens) et APROCTA (Association Professionnelle de Contrôleurs Aériens) veut montrer leur désaccord avec l' enquête menée par la CIAIAC (Commission de Recherche sur les Accidents et Incidents de l' Aviation Civile) par rapport aux incidents de sécurité survenus le 26 juillet 2012 à Valencia, où trois avions de la Compagnie Ryanair et un avion de la Compagnie Lan Chile ont déclaré, simultanément, posé d'urgence suite à la manque de carburant.

Premièrement, la décision de la CIAIAC de ne pas enquêter isolément les événements du 26 juillet 2012 en alléguant qu'ils étaient semblables à celui qui était survenu en 2010, deux ans avant, nous semble une erreur. Rappelez-vous que c'est l'un des incidents les plus graves de l'aviation commerciale au cours des dernières années.

Dans les événements de juillet 2012 il y a des facteurs liés au système de navigation aérienne qui ne sont pas présents lors de l'incident 2010. APROCTA et USCA considérons qu'une étude individuelle et rigoureuse de l'incident est tout à fait indispensable pour pouvoir tirer des conclusions qui préviennent des incidents similaires à l'avenir.

Selon les contrôleurs aériens, l'enquête réalisée par CIAIAC ne considère pas les causes qui ont conduit à la congestion de l'espace aérien à Madrid et les détours qui en résultent.

Le 26 juillet 2012 les services météorologiques ont émis, jusqu'à 12 heures à l'avance, plusieurs avertissements d'orages très forts qui affecteraient, depuis 17h, heure locale, l'aéroport de Madrid-Barajas. Dans ces circonstances, il est essentiel de limiter le flux d'arrivées pour éviter

la congestion de l'espace aérien puisque les orages entravent énormément l'opération. Cependant AENA n'a pas pris les mesures nécessaires pour empêcher l'arrivée continue des avions à proximité de l'aéroport.

Les aéronefs, devant l'impossibilité d'atterrir, ont décidé d'attendre en l'air jusqu'à ce que l'orage se soit apaisé et ils ont constaté que leurs réserves de carburant ont été consommées.

Cette circonstance a conduit à l'effondrement de l'espace aérien et a forcé le détour de 17 avions vers d'autres aéroports à proximité, y compris celui d'Alicante et de Valencia, avant d'avoir épuisé le carburant. Parmi ceux-ci, trois avions Ryanair et Lan Chile, qui ont finalement déclaré urgence en raison du manque de carburant.

USCA et APROCTA ne remettent pas en cause les conclusions du rapport en ce qui concerne les politiques sur le carburant de certaines compagnies aériennes. Pousser à bout les réserves de carburant peut aboutir sans aucun doute à des situations potentiellement dangereuses.

Cependant, l'incident en question, n'enquêter que sur la politique de charge du carburant de Ryanair suppose, néanmoins les conclusions de cette affaire peuvent être acceptées, rester à la pointe de l'iceberg d'un incident très grave.

APROCTA et USCA considèrent, par conséquent, qu'il y a d'autres facteurs qui sont intervenus d'une manière décisive dans le résultat final des écarts, y compris la décision d'AENA de ne pas limiter les arrivées à Madrid-Barajas même si AENA savait avec certitude que l'espace aérien pourrait s'effondrer en raison du mauvais temps. Cette circonstance engage à la réouverture de l'enquête pour l'analyse détaillée de l'incident.

Les contrôleurs aériens rappellent qu'en Octobre 2012, une représentation d'APROCTA et de COPAC (Collège des Pilotes de l'Aviation Commerciale) a rencontré le sous-secrétaire des transports, Mme Carmen Libraire et lui a offert de l'aide et des conseils professionnels dans l'enquête sur cet incident, une offre qui a été rejetée.

APROCTA et USCA regrettent que le rapport de l'AAI (IRISH AVIATION AUTHORITY) et celui de CIAIAC sur les événements du 26 juillet 2012 semblent plus axés sur la prévention des responsabilités qu'à l'analyse en profondeur des causes systématiques qui ont provoqué l'incident.

Ces causes sont encore présentes aujourd'hui dans le système de Navigation Aérienne, de sorte qu'une situation semblable pourrait se produire à n'importe quel moment.

Les contrôleurs aériens réaffirmons notre disponibilité à contribuer à l'étude de cet incident afin de tirer des conclusions qui permettront de prévenir une situation similaire qui pourrait se répéter à l'avenir.

Cela devrait être la véritable essence et la nature du travail effectué par les commissions d'enquête sur les accidents comme CIAIAC.

Pour plus d'informations:

Comunicacion d'USCA
Téléphone: **687 437 453**
E-Mail: **comunicacion@usca.es**
www.usca.es

Comunicacion d'APROCTA
Téléphone: **654 51 09 10**
E-Mail: **prensa.controladores.aprocta@gmail.com**
www.aprocta.es