

## **PRESSEMITTEILUNG**

### **Im Zusammenhang mit den im Juli 2012 in Valencia aufgetretenen Sicherheitsstörungen**

## **USCA und APROCTA erklären, dass die CIAIAC die Untersuchung über die „maydays“ von Ryanair nicht gründlich abgeschlossen hat**

- **APROCTA und USCA bezeichnen die Entscheidung der CIAIAC, die Vorfälle nicht getrennt zu untersuchen, als Irrtum**
- **Sie halten eine gesonderte und gründliche Analyse des Vorfalls für unerlässlich, um Schlussfolgerungen ziehen zu können und ähnliche Ereignisse in der Zukunft zu vermeiden**
- **Die Fluglotsen bieten an, bei der Untersuchung des Vorfalls von Ryanair und anderen mitzuarbeiten und zu vertiefen**

**Madrid, den 31. Juli 2013**

Die Fluglotsen möchten über ihre repräsentativsten Berufsverbände [USCA](#) (Unión Sindical de Controladores Aéreos-Gewerkschaftsverband der Fluglotsen) und [APROCTA](#) (Asociación Profesional de Controladores Aéreos-Berufsverband der Fluglotsen) ihre vollständige Missbilligung mit der von [CIAIAC](#) der (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil-Untersuchungskommission für Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt) im Zusammenhang mit am 26. Juli 2012 in Valencia aufgetretenen Sicherheitsstörungen durchgeführten Untersuchung zeigen, bei denen drei Flugzeuge des Luftfahrtunternehmens Ryanair und eins von Lan Chile aufgrund von Kraftstoffmangel gleichzeitig eine Notlage erklärten.

Zunächst erscheint uns die Entscheidung der CIAIAC, die Ereignisse vom 26. Juli 2012 nicht getrennt zu untersuchen, mit dem Argument, dass sie einem zwei Jahre vorher im Jahr 2010 stattgefundenen Vorfall ähnelten, ein schwerwiegender Fehler. Man muss sich daran erinnern, dass es sich hierbei um einen der schwerwiegendsten Vorfälle der zivilen Luftfahrt in den letzten Jahren handelt.

Bei den im Juli 2012 aufgetretenen Ereignissen gibt es Faktoren im Zusammenhang mit dem Luftverkehrssystem, die bei dem Vorfall aus dem Jahr 2010 nicht vorliegen. Vonseiten APROCTA und USCA sind wir der Auffassung, dass eine gesonderte und gründliche Studie des Vorfalls unerlässlich ist, um daraus Schlussfolgerungen ziehen zu können, die ähnliche Ereignisse in der Zukunft ausschließen.

Nach Meinung der Fluglotsen berücksichtigt die von der CIAIAC durchgeführte Untersuchung nicht die Ursachen, die zur Überlastung des Luftraums Madrid und die daraus folgenden Umleitungen führten.

Am 26. Juli 2012 gaben die Wetterdienste – sogar bereits 12 Stunden vorher – mehrere Warnungen für starke Gewitter heraus, die ab 17.00 Uhr Ortszeit den Flughafen Madrid-Barajas beeinträchtigen würden. Angesichts dieses Umstands ist es unerlässlich, den Zustrom von Anflügen zu begrenzen, um mögliche Überlastungen des Luftraums zu vermeiden, da die Gewitter enorm diese Operation erschweren. AENA ergriff hingegen nicht die erforderlichen Maßnahmen, um zu verhindern, dass die Flugzeuge weiterhin in der Nähe des Flughafens ankamen.

Die Flugzeuge beschlossen, da sie nicht landen konnten, in der Luft zu warten, in der Vorstellung, dass das Gewitter abziehen würde und standen vor der Situation, dass sich die Kraftstoffreserven allmählich erschöpften.

Dieser Umstand führte schließlich zum Kollaps des Luftraums von Madrid und zwang 17 Flugzeuge dazu, auf andere nahe gelegene Flughäfen, wie Alicante und Valencia, auszuweichen, bevor ihr Treibstoff verbraucht war. Unter diesen Flugzeugen befanden sich drei von Ryanair und eines von Lan Chile, die schließlich aufgrund von Treibstoffmangel die Notlage erklärten.

USCA und APROCTA stellen keinesfalls die Schlussfolgerungen des Berichts im Hinblick auf die Treibstoffstrategien verschiedener Fluggesellschaften in Frage. Die Treibstoffreserven bis aufs Letzte auszureizen kann zweifelsohne zu potenziell gefährlichen Situationen führen.

Bei der uns beschäftigenden Störung allerdings ausschließlich die Treibstoffladestrategie von Ryanair zu untersuchen, bedeutet **unabhängig davon, dass die Schlussfolgerungen über dieselbe zutreffend sein können**, an der Spitze des Eisbergs von extrem schwerwiegenden Vorfällen zu bleiben.

APROCTA und USCA sind daher der Auffassung, dass es andere Kausalfaktoren gibt, die in entscheidender Weise zu dem Endresultat der Umleitungen führten, u.a. die Entscheidung von AENA, die Anflüge auf Madrid-Barajas nicht zu beschränken, als sie mit Gewissheit wusste, dass der Luftraum aufgrund des Unwetters zusammenbrechen konnte. Dieser Umstand legt somit die Wiederaufnahme der Untersuchung für die genauere Analyse des Vorfalls nahe.

Die Fluglotsen erinnern daran, dass im Oktober 2012 eine Delegation des Berufsverbands der Fluglotsen (APROCTA) und der Berufskammer der Piloten der zivilen Luftfahrt (COPAC) sich mit der Unterstaatssekretärin für Verkehr, Carmen Librero, traf und ihre Mitarbeit und fachliche Beratung bei der Untersuchung dieses Vorfalls anbot; ein Angebot, das ausgeschlagen wurde.

APROCTA und USCA bedauern, dass sowohl der Bericht der IAA (IrishAviationAuthority) als auch der CIAIAC über die Ereignisse vom 26. Juli 2012 eher darauf ausgerichtet zu sein scheinen, Verantwortlichkeiten abzuweisen als gründlich die systembedingten Ursachen zu analysieren, die den Vorfall hervorriefen. Diese Ursachen sind bis zum heutigen Tage in dem Luftverkehrssystem weiterhin vorhanden, weshalb eine ähnliche Situation jederzeit erneut eintreten könnte.

Als Fluglotsen erneuern wir unsere uneingeschränkte Bereitschaft, an der Untersuchung dieses Vorfalls mitzuwirken, damit Schlussfolgerungen gezogen werden, die es verhindern, dass sich eine ähnliche Situation in der Zukunft wiederholen kann. Dies muss der wahre Sinn und Geist der von Untersuchungskommissionen von Unfällen wie der CIAIAC durchgeführten Arbeiten sein.

---

For further information:

**Communication department USCA**

Telephone: **687 437 453**

E-Mail: **comunicacion@usca.es**

[www.usca.es](http://www.usca.es)

**Communication department APROCTA**

Telephone: **654 51 09 10**

E-Mail: **prensa.controladores.aprocta@gmail.com**

[www.aprocta.es](http://www.aprocta.es)