



16.3.2012

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 0717/2011, presentada por Dietrich Bechstein, de nacionalidad alemana, en nombre de Flugtouristik Delitzsch e.V., sobre la prohibición de volar en su planeador

1. Resumen de la petición

El Reglamento (CE) nº 216/2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) definió el marco para la seguridad aeronáutica en la UE. La AESA decidió prohibir el vuelo de los planeadores de tipo Blanik en todo el territorio de la Unión tras un accidente sucedido en junio de 2010. El peticionario ha tratado, en vano, de convencer a la AESA de que ponga punto final a esta prohibición. Solicita al Parlamento que le garantice que podrá volver a volar con el aparato. Sostiene que la AESA se precipitó al decretar la prohibición de las aeronaves y que ahora se niega a reconocerlo.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 3 de noviembre de 2011. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 16 de marzo de 2012

«En junio de 2010 se produjo un accidente mortal en Austria en el que estuvo implicado un planeador “L13 Blanik”. La autoridad responsable de la investigación del accidente en este caso es el organismo de investigación de accidentes aéreos de Austria, con sede en Viena. Las investigaciones todavía están en curso y las autoridades austriacas todavía no han publicado un informe al respecto. La propia AESA no participó ni participa actualmente en estas investigaciones.

A raíz del accidente mortal, la AESA inició de inmediato sus propias investigaciones al margen de las investigaciones de Austria, con vistas a obtener información sobre las posibles causas del accidente. La AESA colaboró con el fabricante del modelo de planeador (Aircraft Industries) y analizó documentos técnicos y resultados de pruebas, así como documentación de incidentes anteriores.

De estos análisis y evaluaciones, realizados por expertos técnicos, se dedujo que el modelo Blanik en cuestión ha experimentado y sigue experimentando problemas excesivos de fatiga del material, especialmente en el perfil aerodinámico cercano a la conexión entre el ala y el fuselaje. Otras conclusiones indican que estos puntos críticos se encuentran en el interior de un bloque metálico multicapa con remaches. En consecuencia, la AESA concluyó que una inspección visual no ofrecía una seguridad suficiente para poder investigar estas zonas críticas sin dejar rastro de duda. Estas conclusiones se vieron reforzadas por el análisis de incidentes anteriores no mortales, y también fueron confirmadas por el sector.

También cabe señalar que el fabricante actuó hace mucho tiempo con respecto a este punto débil conocido, realizando modificaciones para reforzar precisamente estas zonas críticas. Por otra parte, existen cuatro modelos Blanik: tres versiones “reforzadas” y la versión “básica” sin refuerzo. Si bien el planeador reforzado podía y sigue pudiendo volar, respetando unas condiciones estrictas, se estableció una prohibición de vuelo (en la Directiva de Aeronavegabilidad 2010-0185-E de AESA) para la versión básica, que sigue estando en vigor.

Sobre la base de los motivos de la mencionada directiva de aeronavegabilidad, el peticionario se dirigió por escrito en primer lugar a la AESA el 6 de octubre de 2010 y solicitó varios documentos informativos; la AESA respondió a su escrito mediante carta de 11 de noviembre de 2010. A continuación envió otras solicitudes de información, en algunos casos más extensas, el 28 de enero de 2011, el 13 de febrero de 2011, el 22 de marzo de 2011, el 24 de junio de 2011 (copia de la petición de 9 de junio de 2011 y una carta adicional) y, por último, el 24 de octubre de 2011, a las que la AESA respondió mediante cartas de 21 de febrero de 2011, 25 de febrero de 2011, 18 de abril de 2011, 27 de mayo de 2011, 21 de junio de 2011, 4 de julio de 2011, 28 de septiembre de 2011 y, por último, 21 de noviembre de 2011.

En estas cartas, la AESA explicaba que las autoridades austriacas son responsables de la investigación del accidente, que todavía no ha concluido, que no se ha enviado un informe de investigación a la AESA, que las cuestiones relativas a los acontecimientos que desencadenaron el accidente y la investigación del mismo deben dirigirse a las autoridades austriacas, y que según las conclusiones de la AESA, los vuelos acrobáticos acentúan la fatiga del material.

También se explicó al peticionario que la AESA actúa al margen de las autoridades austriacas, por lo que no tiene que esperar un informe de investigación, especialmente dado que dichas investigaciones pueden tardar varios años, y en consecuencia, la espera podría entrañar un riesgo para la seguridad demasiado grande que podría poner en peligro más vidas humanas.

Se informó al peticionario en diversas ocasiones que la zona crítica de su Blanik no puede ser inspeccionada visualmente sin dejar rastro de duda, afirmación con la que él sigue sin estar de acuerdo. A este respecto, se explicó que la Directiva de Aeronavegabilidad solo puede ser

modificada o suspendida si se demuestran la seguridad y la capacidad de vuelo de su Blanik y que su oferta repetida de realizar una inspección visual no garantiza estos aspectos. El peticionario también fue informado de que el sector está interesado en lograr una solución y ya está trabajando en ella, y también recibió los datos de contacto de la empresa alemana AD&C (Aircraft Design and Certification Ltd.).

En resumen, cabe señalar que la AESA ha actuado con suma cautela a la hora de analizar todas las conclusiones disponibles derivadas de los resultados y las pruebas de la investigación y de investigaciones anteriores de otros incidentes, y sobre esta base, está convencida de que la Directiva de Aeronavegabilidad en cuestión es necesaria, proporcional, urgente y que se ha emitido correctamente. Asimismo, la AESA se puso en contacto con el sector (AI, AD&C) y sigue en contacto para que puedan considerarse pruebas, procedimientos y modificaciones más recientes con respecto a la revocación o al mantenimiento de la Directiva en cuestión. A este respecto, cabe señalar que las investigaciones de AD&C en el marco de la búsqueda de posibles planteamientos a las soluciones para reforzar el Blanik tienden a confirmar las conclusiones de la AESA hasta la fecha, de hecho, para reforzar aún más su opinión sobre las zonas críticas. En consecuencia, la AESA sigue sin considerar la posibilidad de revocar la Directiva de Aeronavegabilidad en cuestión.»