



Cellule Communication Externe
Thomas DE SPIEGELAERE
02/277 34 05
Rue du Progrès 56
1210 BRUXELLES

www.mobilit.fgov.be

Communiqué de presse

Date : 4 juin 2008

Concerne : Accident Kalitta Air B747 du 25 mai 2008 – Etat des lieux

Le 25 mai 2008 à 11:31 (UTC), un avion de type B747-209F de la compagnie Kalitta Air llc a été accidenté à la suite du décollage sur l'aéroport de Bruxelles National. L'avion s'est immobilisé 300m après la fin de la piste 20, en bordure du ravin surplombant la ligne de chemin de fer reliant Leuven à l'aéroport. L'avion est fortement endommagé et le fuselage est rompu en trois parties. L'équipage de 4 personnes et un passager, qui accompagnait un chargement diplomatique, ont pu évacuer l'avion et ne souffrent que de blessures légères.

L'avion est parti de l'aéroport international JFK de New York et devait, après une escale technique, poursuivre sa route vers Bahreïn. L'avion transportait un chargement de DHL. Une partie du chargement avait été déchargée à Bruxelles et un nouveau chargement avait été placé à bord. Le cargo diplomatique était déjà présent à bord à New York.

L'équipage, qualifié pour ce type de machine, était constitué : d'un pilote ayant totalisé 15 000 heures de vol, dont 3 000 sur B747, d'un copilote, ayant un total de 7 000 heures de vol, dont 200 heures sur B747, d'un mécanicien de bord et d'un mécanicien accompagnant.

Une enquête a été ouverte par le SPF Mobilité et Transport, en conformité avec les prescriptions internationales et l'Arrêté Royal du 9 décembre 1998. En vertu de l'annexe 13 du Traité concernant le Transport Civil International (OACI), les Etats Unis d'Amérique ont désigné un représentant accrédité du National Transportation Safety Board (NTSB) pour assister la Cellule d'enquête accidents aériens – Air Accident Investigation Unit (Belgium). L'équipe envoyée par le NTSB englobe des conseillers techniques de la Federal Aviation Administration (FAA), des constructeurs Boeing et Pratt & Whitney ainsi que de la société Kalitta Air llc. Cette enquête a pour but exclusif de déterminer les causes de l'accident et de formuler des recommandations de sécurité afin d'en éviter la répétition. A ce stade, il n'y a aucune raison de formuler des recommandations urgentes.

L'équipe d'enquête a inspecté l'épave et les enregistreurs de vol (Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder) ont été prélevés et envoyés pour analyse au NTSB.

Le dépouillement des enregistreurs de vol montre que la partie initiale du roulage (Take-Off run) s'est déroulée normalement. La vitesse s'est accrue normalement sous l'effet d'une accélération constante jusqu'à ce qu'un moteur subisse une perte de puissance momentanée. Ce phénomène s'est accompagné d'une détonation, perçue tant par l'équipage que par des témoins extérieurs, et de flammes du côté droit de l'appareil, aperçues par les contrôleurs aériens de l'aéroport. La détonation et la perte de puissance se sont produites aux alentours de la vitesse V1. Cette vitesse est la valeur à laquelle un avion doit décoller et poursuivre le vol. Au cas où le décollage est interrompu au-delà de cette vitesse, il est plus difficile pour cet avion de s'arrêter avant la fin de la piste de décollage.

Deux secondes après ce phénomène, le régime des quatre moteurs a été ramené au ralenti et l'avion a commencé à freiner de façon énergique. La décélération s'est poursuivie jusqu'à l'arrêt de l'appareil.

Selon les données actuellement connues, les inverseurs de poussée n'auraient pas été déployés durant la phase de freinage. Le calcul de la vitesse à laquelle un arrêt d'urgence peut être effectué en restant sur la piste ne tient pas compte de l'usage des inverseurs de poussée.

Au stade actuel de l'enquête, il semble que les paramètres de l'avion, de la piste de décollage et les conditions météorologiques aient été correctement introduites dans l'ordinateur de bord. Selon ces données, il n'y avait pas de problème pour que le B747 puisse décoller de la piste 20. On ne peut, à ce stade, tirer aucune conclusion définitive sur le sujet. Il faut, en effet, rassembler d'autres données que celles actuellement disponibles et valider l'ensemble de celles-ci afin de déterminer les causes précises de l'accident.

Les moteurs ont été inspectés sur site. Cette inspection a montré que les quatre moteurs tournaient lors de l'impact et n'a pas mis en évidence de ruptures catastrophiques. Les moteurs sont toujours attachés aux ailes et sont munis de leurs capots. Les carters des moteurs ne sont pas perforés. Les inverseurs de poussée sont en position rentrée. Les moteurs extérieurs (1 et 4) tournent librement tandis que les moteurs intérieurs (2 et 3) sont bloqués.

Les moteurs N°3 et 4, en particulier, ont été soumis à une inspection endoscopique du compresseur haute pression et de la turbine haute pression. Cette inspection, quoique très incomplète, n'a pas permis de révéler des dégâts internes. Les aubes de soufflante et de turbine basse pression sont en place et ne montrent pas de dégâts importants. L'inspection de ces moteurs devra être complétée par un démontage et une inspection sur table détaillée des éléments constitutifs dans un atelier approprié, en présence d'un représentant de l'Air Accident Investigation Unit (Belgium).

L'inspection de la structure de l'avion et des systèmes n'a pas permis de déceler de dégâts catastrophiques antérieurs au choc final, dû à la chute de l'avion dans une dénivellation de 4m. La porte d'accès avant (L1) a été bloquée par les déformations de la structure, forçant l'équipage à évacuer l'avion par la porte de service, située derrière le cockpit.

Les palettes supportant la cargaison n'ont pas migré de façon significative. La cargaison elle-même semble être intacte. Le chargement effectif de l'avion pouvant avoir une influence sur la distance nécessaire pour l'arrêt, ce chargement sera pesé afin de pouvoir comparer le diagramme de chargement (load sheet) avec la situation réelle.

A ce stade, l'enquête se concentre sur la collecte de tous les éléments factuels en relation avec cet accident et continuera par l'analyse approfondie de ceux-ci. L'enquête explorera également les domaines périphériques comme, par exemple, l'aéroport, Belgocontrol et la surveillance par la Direction Générale Transport Aérien.

La sécurité aérienne englobe également les services de première intervention, comme les pompiers et les services de police. Il faut saluer ici l'extrême rapidité et efficacité avec laquelle les services de pompier et les services de police de l'aéroport et de Zaventem ont réagi face à cette catastrophe. Ils ont veillé efficacement à la sécurité de l'équipe d'enquête durant les inspections de l'épave.

L'enquête du SPF Mobilité et Transport dure normalement entre 6 et 12 mois. A la fin de cette période, un rapport final sera publié.

Le Service public fédéral Mobilité et Transports a pour mission de préparer et de mettre en œuvre une politique fédérale concertée de mobilité et de transport au service de la population, des entreprises et de l'économie du pays. Il comprend quatre directions générales : la DG Transport aérien, la DG Transport maritime, la DG Transport terrestre et la DG Mobilité et Sécurité routière. Pour plus d'informations sur le SPF Mobilité et Transports, consultez notre site www.mobilit.fgov.be