



Cel Externe Communicatie
Thomas DE SPIEGELAERE
02/277 34 04
Vooruitgangsstraat 56
1210 BRUSSEL

www.mobilit.fgov.be

Persbericht

Datum: 4 juni 2008

Betreft: Kalitta Air B747 ongeval te Zaventem op 25 mei 2008 – Stand van zaken

Op 25 mei 2008 om 13 :31 (LT) crashte een vliegtuig van het type B747-209F van de cargomaatschappij Kalitta Air llc bij het opstijgen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Het vliegtuig kwam tot stilstand 300m voorbij het einde van de landingsbaan 20, aan de bovenrand van het talud van de lagergelegen spoorlijn tussen Leuven en de luchthaven. Het vliegtuig werd zwaar beschadigd. De vliegtuigromp brak in drie stukken. De 4 bemanningsleden en een passagier die een diplomatieke cargo begeleidde, konden het toestel verlaten en raakten slechts lichtgewond.

Het vliegtuig vertrok vanop JFK International Airport te New York en diende na een tussenlanding te Brussel, zijn route te vervolgen naar Bahrein. Het vliegtuig vervoerde een lading van DHL. In Brussel werd een deel van de lading afgeladen in Brucargo en werd een andere lading toegevoegd. De diplomatieke cargo was al aanwezig in het vliegtuig te New York.

De bemanning, gekwalificeerd voor dit toesteltype, was samengesteld uit een piloot met in totaal 15000 vlieguren op zijn actief, waarvan 3000 op B747; een copiloot, met in totaal 7000 vlieguren, waarvan 200 uren op B747; een boordwerktuigkundige en een ondersteunende vliegtuigbouwkundige.

In overeenstemming met de internationale voorschriften en het Koninklijke Besluit van 9 december 1998 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een onderzoek gestart. Conform Bijlage 13 bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart (ICAO), hebben de Verenigde Staten van Amerika een geaccrediteerde vertegenwoordiger van de National Transportation Safety Board (NTSB) gedelegeerd om de cel Ongevallen en Incidenten– Air Accident Investigation Unit (Belgium) – bij te staan bij het onderzoek. Aan deze geaccrediteerde vertegenwoordiger werd medewerking verleend door technische adviseurs van de Federal Aviation Administration (FAA), van de vliegtuigconstructeur Boeing en de motorenconstructeur Pratt & Whitney, alsook van de luchtvaartmaatschappij Kalitta Air llc. Dit onderzoek dient uitsluitend om de oorzaken van het ongeval te bepalen en om veiligheidsaanbevelingen te formuleren ten einde een herhaling te voorkomen. Op dit ogenblik is er geen reden om dringende aanbevelingen te formuleren.

Het onderzoeksteam heeft het wrak onderzocht en de vluchtrecorders (Flight Data Recorder, Cockpit Voice Recorder) meegenomen. Zij werden voor onderzoek toegestuurd aan de NTSB.

De analyse van de vluchtrecorders toont aan dat de aanvankelijke aanloop (Take-off Run) normaal verlopen is. De snelheid nam gestaag toe onder invloed van een constante versnelling, tot een motor een kortstondig vermogensverlies kende. Dit vermogensverlies ging gepaard met een knal die zowel door de bemanning als door externe getuigen werd gehoord, en met steekvlammen aan de rechterkant van het toestel die door de luchtverkeersleiders werden waargenomen. De knal en het vermogensverlies vonden plaats omstreeks de V1. De V1 is de snelheid waarbij het vliegtuig verplicht is, op te stijgen en zijn vlucht verder te zetten. Bij het afbreken van de opstijging aan een snelheid boven V1 is het technisch zeer moeilijk het vliegtuig tot stilstand te brengen voor het einde van de startbaan.

Twee seconden na de knal werd het toerental van de vier motoren teruggebracht naar stationair toerental en werd het vliegtuig krachtig afgeremd. Het afremmen werd voortgezet tot de volledige stilstand van het toestel. Volgens de huidige kennis van het onderzoek zouden de straalremmen (thrust reversers) niet gebruikt zijn tijdens het afremmen. De snelheid waarbij men een noodstop kan uitvoeren en binnen de landingsbaan blijven, houdt geen rekening met het al dan niet gebruiken van de straalremmen.

In de huidige stand van het onderzoek blijken de parameters van het vliegtuig, de startbaan en de weersgesteldheid correct in de boordcomputer ingevoerd. Hieruit blijkt, volgens de procedure, dat er geen probleem was voor de Boeing 747 om op runway 20 op te stijgen. Naast deze gegevens zijn meerdere data nodig, die gevalideerd moeten worden om de precieze oorzaak van het ongeval te bepalen

De motoren werden ter plekke geïnspecteerd. Deze inspectie heeft aangetoond dat de motoren draaiden op het ogenblik van de impact. Tevens heeft deze inspectie geen catastrofale breuken aan het licht gebracht; de motoren zijn nog altijd bevestigd aan de vleugels en voorzien van hun behuizing, de motorcarters zijn niet doorboord. De thrust reversers bevinden zich in off-stand.

De buitenste motoren (1 en 4) kunnen vrij ronddraaien, terwijl de binnenste motoren (2 en 3) geblokkeerd zijn.

De motoren nr. 3 en 4, werden onderworpen aan een endoscopische inspectie van de hoogdrukcompressor en aan een inspectie van de hoogdrukturbine. Deze inspectie, ofschoon zeer onvolledig, heeft geen interne schade kunnen aantonen. De schoepen van de Fan en van de lagedrukturbine zijn niet losgekomen en vertonen geen belangrijke schade.

In een geschikt atelier zal de inspectie van deze motoren moeten worden voortgezet door de volledige demontage ervan en door een grondige inspectie op tafel van de samenstellende onderdelen. Deze inspectie zal gebeuren in bijzijn van een vertegenwoordiger van de Air Accident Investigation Unit (Belgium).

Het onderzoek heeft niet aangetoond dat de vliegtuigstructuur en –systemen ernstige schade hadden opgelopen vóór de uiteindelijke schok die het toestel onderging toen het vier meter lager terechtkwam.

De voorste toegangsdeur (L1) die normaal gebruikt wordt, werd geblokkeerd door de vervormingen van de structuur, hetgeen de bemanning ertoe noopte het vliegtuig te verlaten via de dienstdeur die zich achter de cockpit bevindt.

De laadborden waarop de vracht is vastgesjord, zijn niet beduidend verschoven. De lading zelf lijkt intact te zijn. Daar de lading aan boord van het vliegtuig een invloed kan hebben op de benodigde afstand om tot stilstand te komen, wordt de lading gewogen teneinde de ladingstaat (load sheet) te kunnen vergelijken met de werkelijke belading.

Op dit ogenblik concentreert het onderzoek zich op het verzamelen van alle feitelijke elementen in verband met het ongeval. Vervolgens zullen deze elementen verder grondig onderzocht worden. In het verdere vervolg van het onderzoek zal tevens onderzoek worden verricht op “randgebieden” zoals de luchthaven, Belgocontrol en het toezicht door het Directoraat-generaal Luchtvaart.

De luchtvaartveiligheid omvat eveneens de eerste interventie van de hulpdiensten zoals de brandweerdiensten en de politiediensten. Hier moet hulde worden gebracht aan het uiterst snelle en doeltreffende ingrijpen bij deze ramp van de brandweerkorpsen en de politiediensten van de luchthaven en van de gemeente Zaventem. Tevens hebben zij doeltreffend ingestaan voor de veiligheid van het onderzoeksteam bij de inspecties van het wrak.

Het onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer neemt normaal tussen 6 en 12 maanden in beslag. Het eindrapport van het onderzoek wordt dan ook verwacht na verloop van die periode en zal gepubliceerd worden.

De Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft als opdracht het voorbereiden en het implementeren van een overlegd federaal mobiliteit -en vervoerbeleid in dienst van de bevolking, de ondernemingen en de economie van het land. Het omvat 4 directoraten-generaal: het DG Luchtvaart, het DG Maritiem Vervoer, het DG Vervoer te land en het DG Mobiliteit & Veiligheidszorg. Meer informatie over de FOD Mobiliteit en Vervoer vindt u op www.mobilit.fgov.be