



Bruxelles, le

30 JAN. 2012

Monsieur Arnaud FEIST  
Administrateur délégué  
Brussels Airport Company

1930 ZAVENTEM

V. réf. :  
N. réf. :  
(à rappeler s.v.p.)  
Correspondant : Philippe Touwaide - ☎ 02/790.57.34  
Email : philippe.touwaide@wathelet.fed.be

Monsieur l'Administrateur délégué,

Concerne : recommandations du rapport final d'enquête sur l'accident Kalitta du  
25 mai 2008

Je souhaite attirer votre attention toute particulière sur les recommandations reprises en page 54 du rapport final établi le 10 juillet 2009 par la cellule d'enquêtes et d'accidents aériens du SPF Mobilité et Transports, suite à l'accident survenu le dimanche 25 mai 2008 au bout de la piste de décollage 20 de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le rapport susmentionné analyse en page 26 la configuration actuelle de la zone de sécurité RESA ( Runway End Safety Areas ) en bout de la piste de décollage 20 qui n'a actuellement qu'une largeur et une longueur limitée à 90 mètres ; et se réfère à l'annexe 14 de l'OACI qui recommande toutefois d'étendre la longueur de la zone RESA vers une distance d'au moins 240 mètres, constatant que cette recommandation non obligatoire n'est pas appliquée pour la piste 20 à Bruxelles-National.

En effet, le bout de la piste 20 est entouré d'une route de circulation située 4 mètres plus bas que la piste, et de lignes de chemins de fer à 50 mètres qui elles sont localisées 20 mètres plus bas que la voie de circulation technique.

Une possibilité d'augmenter l'efficacité de la RESA serait déjà d'installer un équipement EMAS ( Engineered Material Arrestor System ) qui permettrait de créer un effet de freinage supplémentaire ( rapport DGTA page 28 ).

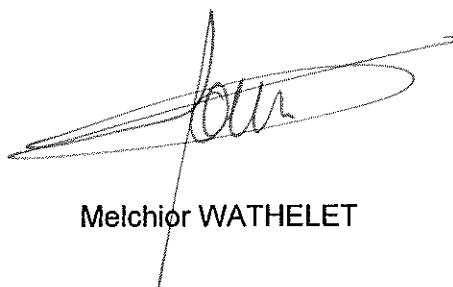
L'accord du Gouvernement Fédéral entériné par le Conseil des Ministres du 26 février 2010 a prévu de limiter le décollage sur la piste 20, lors de son utilisation simultanée avec la piste 25R, aux seuls avions d'un poids maximum au décollage ( MTOW ) inférieur à 200 tonnes.

Cette mesure est entrée en application au 1<sup>er</sup> juillet 2010 et a déjà permis d'accroître la sécurité des opérations au décollage sur la piste 20.

Toutefois, pour ces motifs, et soucieux de garantir avant toutes autres considérations, et prioritairement la sécurité du trafic aérien à Bruxelles-National, et à la lecture des recommandations de sécurité aérienne reprises en page 54 du rapport de la DGTA, je vous demande de bien vouloir me confirmer si des mesures ont été prises par votre organisme afin d'adapter les équipements techniques de la piste 20 conformément aux recommandations suivantes :

- RESA, recommandation d'extension de la zone pour la piste 20 à la longueur recommandée par l'OACI, soit par une adaptation physique de la piste (allongement ou raccourcissement de la 20) ou par l'utilisation d'un système EMAS ou toute autre solution, et évaluation de cette recommandation sur l'ensemble des pistes de tous les aéroports belges
- COMMUNICATION, les AIP ne précisent pas clairement que l'équipage doit notifier à la Tour de contrôle qu'ils souhaitent pouvoir utiliser toute la longueur de piste disponible ( TORA ) de la piste 20, ce qui est déjà le cas pour la 25 R, les AIP devaient être adaptés en ce sens

Je vous prie de croire, Monsieur l'Administrateur délégué, à l'expression de mes salutations les meilleures.



Melchior WATHELET