



Ne dites plus 02/20, mais bien piste 01/19 !

La piste 02/20 s'appelle désormais 01/19 depuis le 19 septembre 2013

La célèbre piste 02/20 de l'aéroport de Bruxelles, dont l'usage irrite régulièrement et à juste titre les riverains en cas de vent du nord ou d'est, a changé de dénomination. Elle est devenue la 01/19. La raison est surprenante: c'est en effet à cause de la dérive du pôle nord magnétique. Un chiffre nouveau a été peint sur la piste et ce n'est pas si anodin.

En réalité, les chiffres que l'on aperçoit en bord de chaque piste d'un aéroport indiquent l'orientation de cette dernière par rapport au nord magnétique. Le pilote de l'avion peut ainsi positionner correctement l'appareil avant l'atterrissage. "02/20" signifie que la piste est orientée à 020° par rapport au nord magnétique dans le sens orienté vers Malines et orientée à 200° par rapport au même nord magnétique mais dans le sens orienté vers Sterrebeek et Wezembeek-Oppeem ; en enlevant le dernier chiffre, on a la dénomination de la piste, principe universel qui est d'application dans la totalité des aéroports.

En effet, dans le monde entier, les pistes portent un numéro allant de 01 à 36, en fonction de leur orientation: le numéro 09 est orienté à l'est (090°), le 18 au sud (180°), le 27 à l'ouest (270°) et le 36 au nord (360°). Comme les pistes peuvent être utilisées dans les deux directions, dont l'orientation opposée diffère chaque fois de 180°, elles portent deux numéros indiquant les deux directions. L'écart est chaque fois de 18. C'est pourquoi la piste 01 s'appelle également piste 19 dans la direction opposée, et la piste 07 également piste 25.

La boussole indique bien le nord magnétique, mais ce dernier n'est pas stable. Il se déplace de 40 km par an en moyenne. C'est pourquoi la numérotation qui a été déterminée il y a plusieurs années ne correspond plus aux indications de la boussole. Voilà pourquoi la piste 02/20 devra désormais être appelée la piste 01/19.

Mais ce n'est pas si simple : il ne suffit pas de peindre un nouveau numéro en bord de piste. La piste 02/20 est nommée ainsi dans des milliers de documents officiels et certains utiliseront encore erronément l'ancienne appellation pendant un certain temps sans doute.

Le changement de piste 02/20 en 01/19 s'est effectué dans la nuit du 18 au 19 septembre 2013, la piste 07/25 risquant de s'appeler dans le futur 06/24, elle qui se nommait jadis 08/26 !

Nouvelles normes de vent en vigueur

Depuis le 19 septembre 2013, le principe de sélection de la piste en service est basé sur la prise en compte des principes suivants afin de bien distinguer trois occurrences en matière de calcul de la composante du vent et des rafales de vent :

1) les petites rafales de vent occasionnelles et passagères qui n'ont aucune influence sur la vitesse moyenne du vent.

Ces rafales quasi instantanées de quelques secondes (à moins de 20 secondes), qu'il convient de nommer "écart maxima de la moyenne mesurée", sont sans influence sur la vitesse moyenne de vent pendant les 2 minutes de la période de mesure et sont tolérées jusqu'à 12 nœuds de valeur maximale (pour autant que la vitesse moyenne du vent ne dépasse pas 7 nœuds). Il ne s'agit donc pas d'une marge jusqu'à 12 nœuds, que du contraire ce sont les petits écarts de vent jusqu'à 12 nœuds qui n'influencent pas la vitesse moyenne du vent sous 7 nœuds qui sont tolérés puisqu'ils n'ont aucun impact sur la vitesse moyenne du vent qui de ce fait reste sous la norme de 7 nœuds.

2) Le vent qui souffle en rafale de façon occasionnelle et régulière.

Il s'agit d'un vent qui souffle en rafale de façon occasionnelle et régulière, avec un écart de plus de 5 nœuds sur 10 minutes par rapport au vent moyen, qu'il convient de nommer « rafale », avec influence sur le vent moyen et qui impose un changement de piste à partir du moment où la composante de vent arrière dépassera la norme de 7 nœuds de composante de vitesse moyenne du vent sur la piste préférentielle de référence.

3) Le vent qui souffle en rafale.

Il s'agit d'un vent qui souffle en rafale constante avec plus de 10 nœuds d'intensité supérieure à la moyenne du vent, ce qui impliquera toujours un dépassement de la norme de composante de vitesse moyenne du vent sur la piste préférentielle de référence.

Pour rappel, les avions sont certifiés par leur constructeur comme pouvant voler avec minimum 10 nœuds de vent soufflant en rafales, une légère rafale de vent qui ne modifie pas la vitesse moyenne du vent n'a pas d'impact sur le choix de la piste en usage, l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 17 mars 2005 interdisant l'utilisation excessive, illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02 doit être strictement respecté.

Avec ces nouvelles normes de vent plus claires, mieux différenciées et parfaitement compréhensibles, l'Etat belge n'a plus aucune raison d'activer la piste d'atterrissage 01 sans aucun motif, de façon totalement anticipée, avec du vent calme ou faible, avec des rafales totalement imaginaires voire inexistantes.

De plus, par vent d'est, ce n'est pas la piste 01 qu'il faudrait utiliser à l'atterrissage mais la piste 07 or cette dernière ne dispose pas d'un équipement électronique d'aide à l'atterrissage, ILS, ce qui la rend moins opérationnelle.

**L'UBCNA vous souhaite de
tout cœur une excellente
nouvelle année**

2 0 1 4



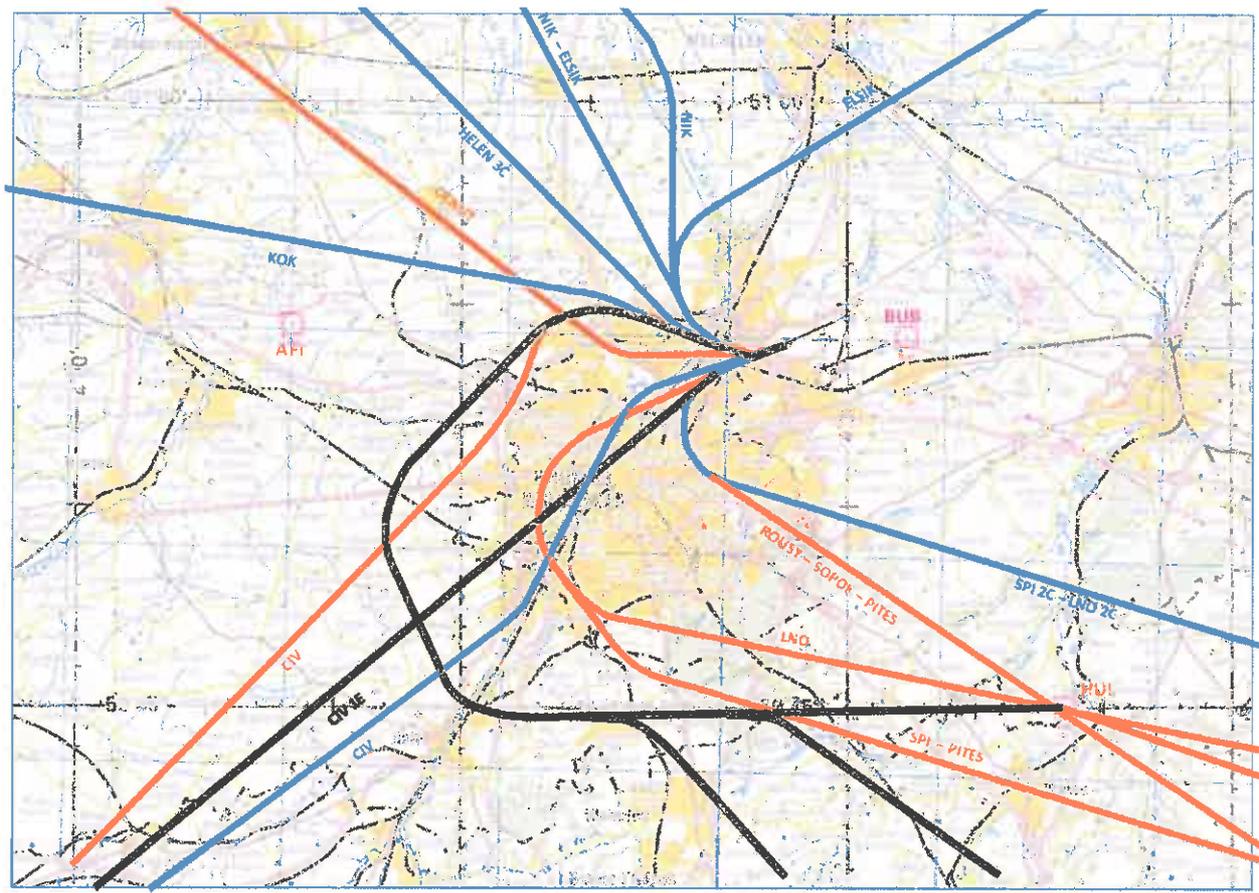
Nouvelles procédures aériennes dès 2014

Les nouvelles routes de décollage prévues dans les accords aériens de 2008 et 2010 seront, enfin, mises en service au cours de la nouvelle année 2014, ce qui devrait apporter une énorme clarification dans le ciel bruxellois mais aussi surtout une très nette simplification des procédures aéronautiques autour de Bruxelles-National.

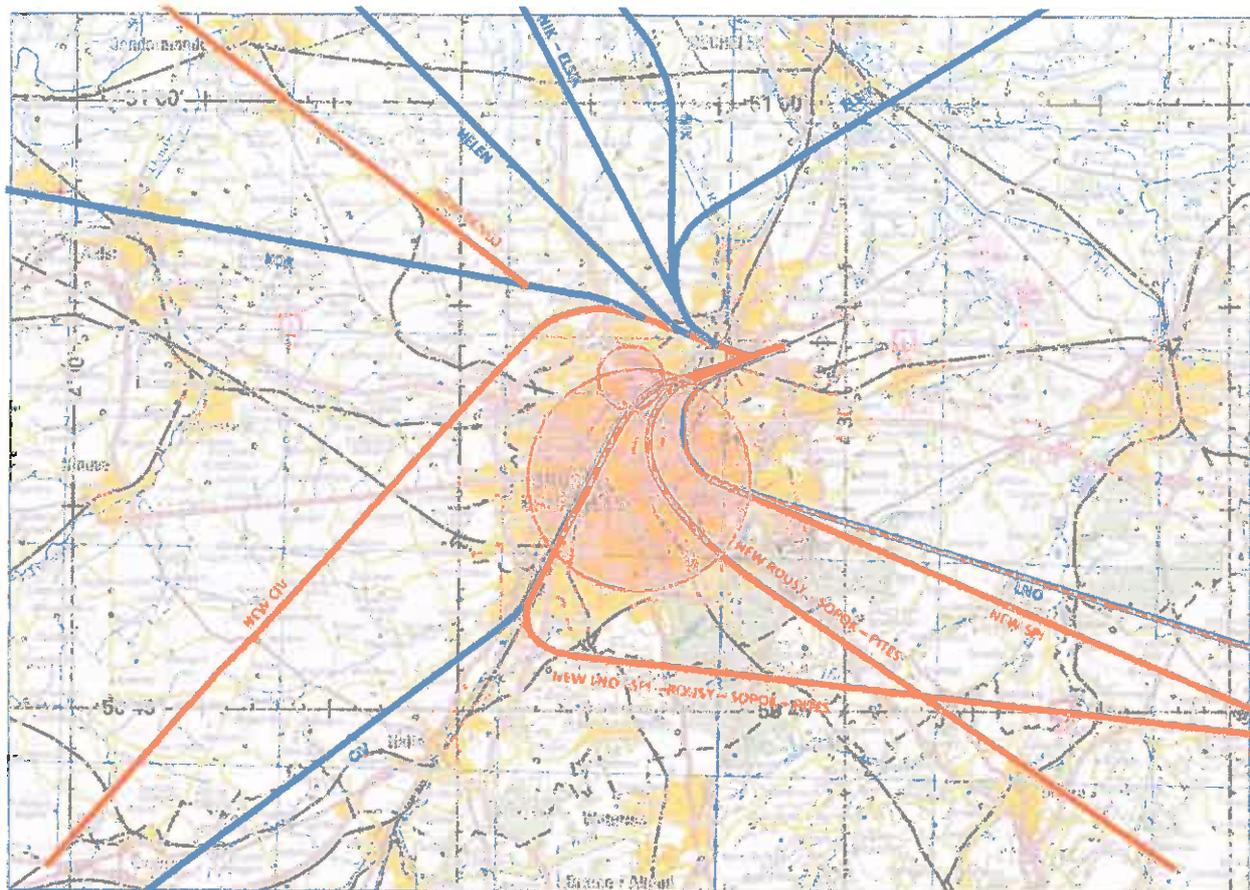
Les principales modifications ont trait aux routes de décollage depuis la piste 25 Droite, qui est et reste la piste la plus utilisée, la meilleure des 3 pistes car la plus longue et la mieux équipée, mais aussi la piste qui offre une répartition équitablement équilibrée entre toutes les zones voisines de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Voici la carte de la situation des procédures de décollage :

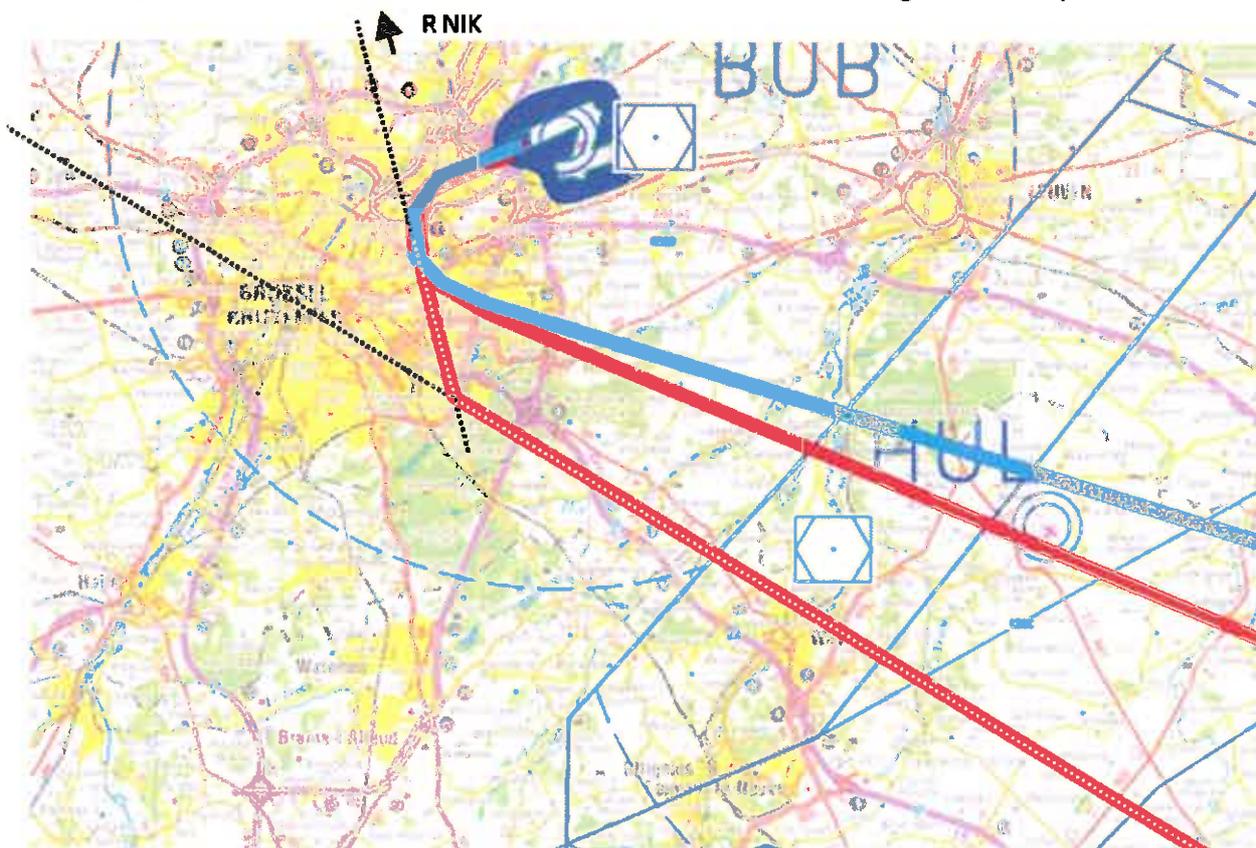
- les routes en noir seront totalement supprimées
- les routes en orange seront fondamentalement modifiées
- les routes en bleu ne sont pas modifiées



La situation future des routes permet de remarquer que la route CIV vers le Ring survolera réellement le Ring R. autour de Bruxelles, que la route Delta pour les gros porteurs évitera Bruxelles par le survol initial du Canal et que le virage vers la gauche sera modifié.



La route « Virage Gauche 1700 pieds » sera adaptée dès le 6 Février 2014 pour éviter le survol des zones déjà fortement concernées par les survols des atterrissages vers la piste 01.



Une vue à plus grande échelle nous permet d'avoir une meilleure vision de la projection des futures nouvelles routes de décollage depuis la piste 25 R de Bruxelles-National :

- **BLEU** : la route du Canal sera dorénavant utilisée de jour et de nuit par tous les avions lourds, soit tous ceux qui ont un poids au décollage supérieur à 136 tonnes (définition de l'OACI) et qui volent soit vers la balise de Chièvres (ligne bleue à gauche sur la carte) soit qui viraient avant à 1700 pieds vers la gauche par l'Oostrand vers les balises Lno, Spi, Rousy, Sopok et Pites (ligne bleue inférieure partant de la gauche vers la droite). Ce qui veut dire que des avions lourds comme les Boeing 767, Boeing 777, Airbus A.330 et MD-11 ne voleront plus sur la route « virage vers la gauche à 1700 pieds » mais utiliseront la route du Canal pour faire une boucle large autour de Bruxelles par Drogenbos, Ittre vers Ramillies.

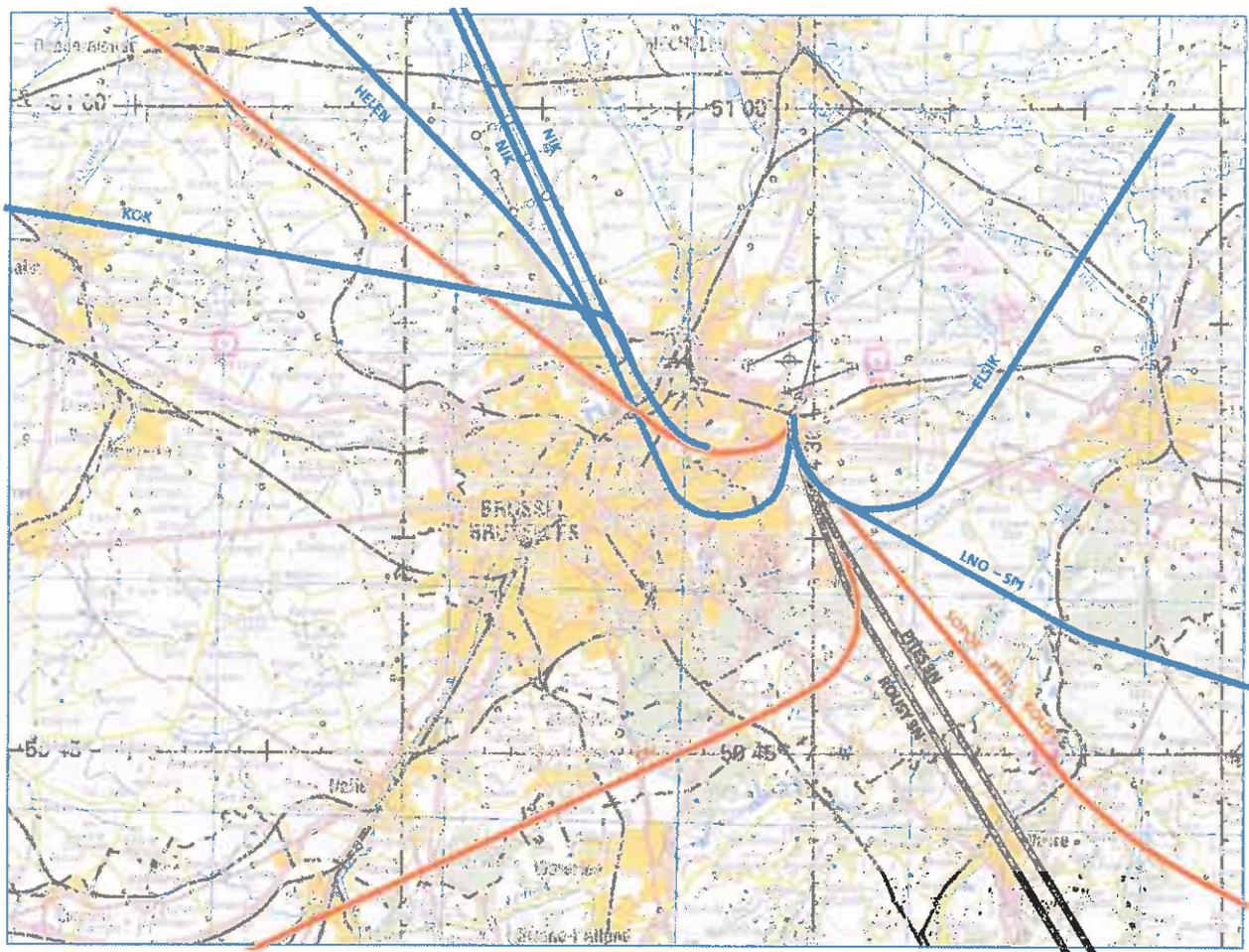
- **GRIS** et **VERT** : les zones de contrôle aérien gérées par la Force Aérienne belge

- **ROUGE** : décollages 25 R pour les avions légers et moyens de moins de 136 tonnes :

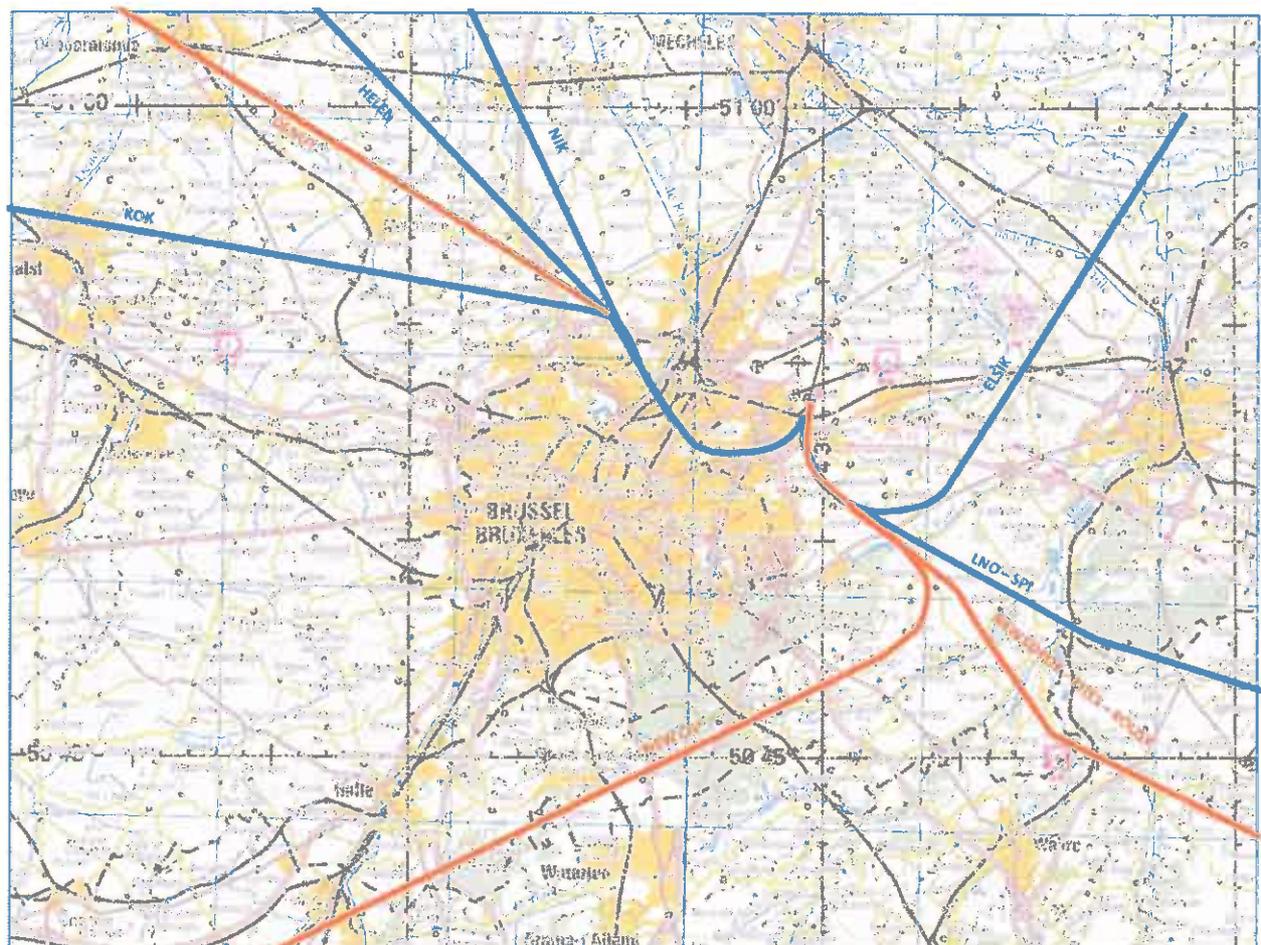
- Vers LNO et SPI, ce sont les deux lignes situées le plus à droite, qui représentent le moins de trafic (10 % du volume des décollages 25 R), ces procédures ne sont pas modifiées, ces avions virent à 1700 pieds et évitent la balise d'Huldenberg vers Olno et Sprimont
- Toutes les autres directions, les plus nombreuses (39 % du volume des décollages 25 R), vers Rousy, Sopok et Pites virent à 1700 pieds en évitant la balise d'Huldenberg et interceptent une radiale pour éviter la zone des atterrissages 01 ; en se dirigeant vers la balise de destination vers le survol de l'autoroute E.411

Mise en service : Jeudi 6 Février 2014



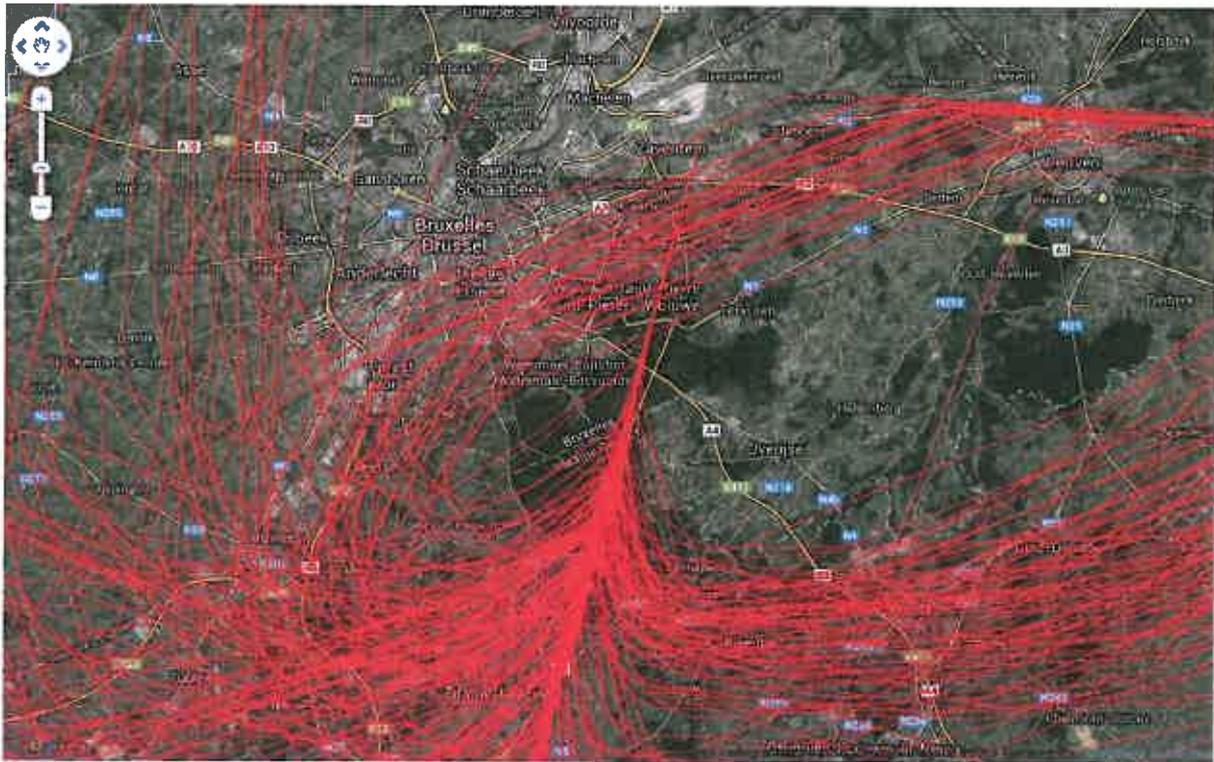


Les routes de décollage depuis la piste 19 ont déjà été adaptées en décembre 2012, les routes en noir ont été supprimées pour éviter le survol des zones densément habitées.

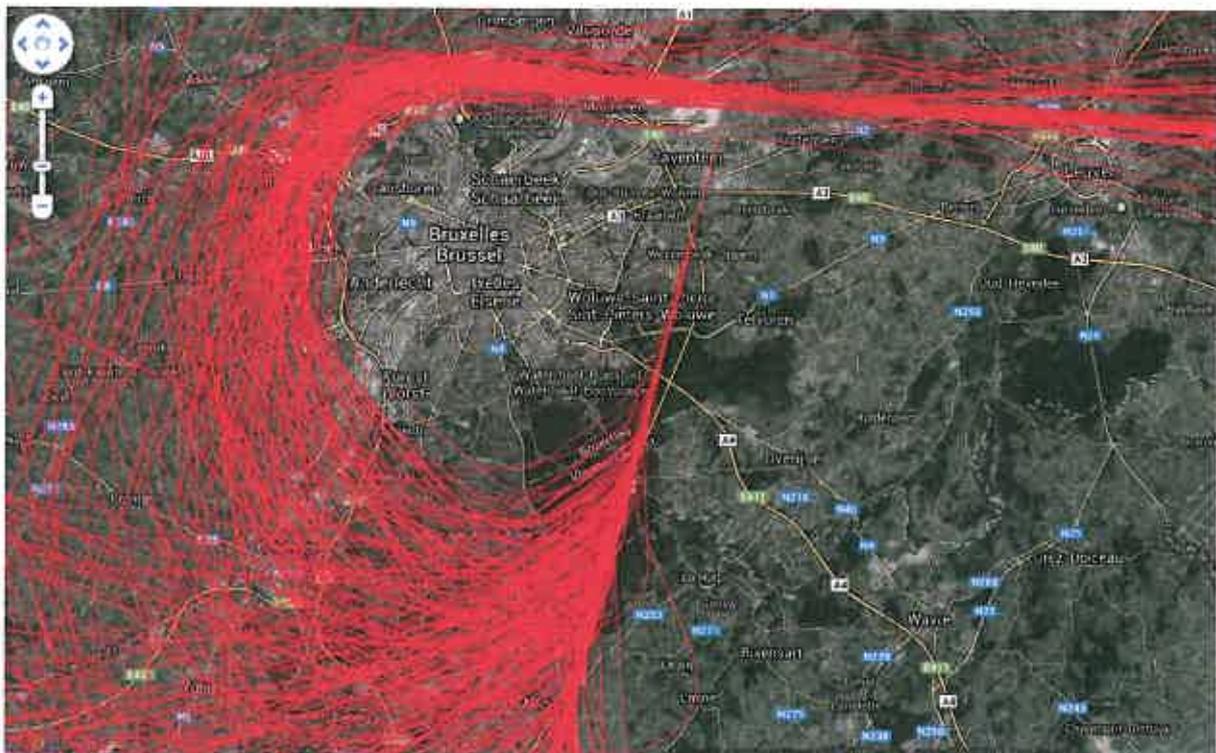


Raccourcis à l'atterrissage vers la piste 01 : par facilité, depuis 2008 sans aucune autorisation ni accord politique, les contrôleurs aériens de Belgocontrol dirigeaient les avions en approche sur la 01 par le Brabant Wallon sur une procédure totalement inexistante par des raccourcis entre Tirlemont et Huldenberg vers Grez, Chaumont, Wavre, Ottignies, Rixensart, Genval et La Hulpe.

ATTERRISSAGES 01 ILLEGAUX DEPUIS 2008 AVEC RACCOURCIS



APRES LE 11 JUILLET 2013 SANS AUCUNS RACCOURCIS



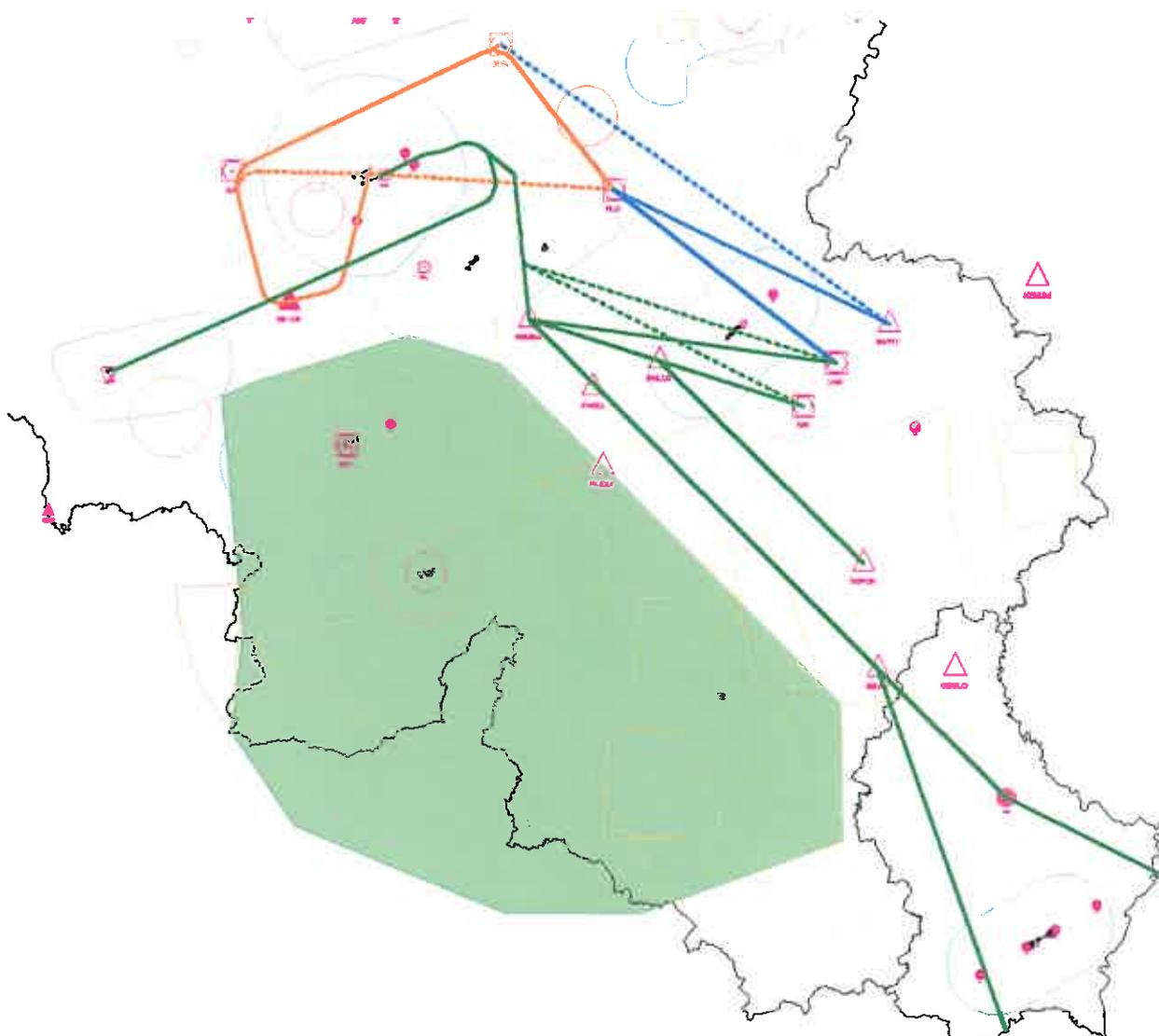
Depuis le 11 juillet 2013, ces raccourcis sont strictement interdits suite à l'intervention énérgique des Bourgmestres du Brabant Wallon.

Nouvelles routes de décollage 07R pour éviter le survol du Brabant Wallon :

Dès le jeudi 6 mars 2014, lorsque la piste 01 serait activée pour les atterrissages, les routes de décollage 07R seront adaptées afin d'éviter le survol du Brabant Wallon.

La carte suivante nous donne une idée de la nouvelle organisation des vols en schéma 01/07R :

- lignes **ORANGE** : la trajectoire finale des atterrissages 01 sans raccourcis par le Brabant Wallon, autour du cercle qui représente le centre de Bruxelles-Ville
- lignes **BLEUE** : trajectoire haute altitude des atterrissages vers les points d'attente
- **ZONE VERTE** : la zone de contrôle aérien gérée par la Force Aérienne belge
- lignes **VERTE** : les nouvelles routes de décollage depuis la piste 07R qui vireront plus loin après la banlieue de Leuven en évitant tout survol autour de la balise d'Huldenberg ; ces décollages voleront directement vers la balise finale de destination sans survol du Brabant Wallon
- carrés **ROSE** : ils représentent les diverses balises autour de Bruxelles-National



Objectifs 2014 :

Pour finaliser définitivement les précédents accords, le Gouvernement Fédéral devra encore pour 2014 fixer l'ensemble de ces nouvelles procédures dans une Loi afin que le futur Ministre des Transports ne vienne bousculer tout ce fragile château de cartes qui représente le fragile équilibre des accords aéroportuaires ; et surtout renforcer l'efficace Service de Médiation mais aussi créer une Autorité Indépendante de Contrôle des Nuisances Sonores.

En vous souhaitant une excellente année 2014, nous sommes persuadés que nous pourrons comme toujours compter sur votre soutien pour nous aider dans l'accomplissement de notre objectif essentiel : redonner vie et tranquillité à nos communes sans trop d'avions !

APPEL AU SOUTIEN DE NOS ACTIONS PAR LE RENOUELEMENT DE VOTRE COTISATION UBCNA POUR 2014

Membre sympathisant

20 € (minimum)

Membre adhérent

30 € (minimum)

Membre d'honneur

50 € (minimum)

***A verser sur le compte ING de l'UBCNA : 310-0776112-04
Drève des Shetlands, 15 à 1150 Bruxelles***

**Nouveau : Profil Facebook, Ubcna Belgium , rejoignez-nous !!!
Des photos, des commentaires, des articles, tout sur
l'UBCNA en temps réel, vivez l'actualité, donnez votre opinion,
commentez nos actions et nos prises de position et soyez les
premiers informés en temps réel de toute l'actualité.**

L'Union Belge Contre les Nuisances des Avions – UBCNA-, fondée en 1991, par Jacques Vandenhoute, Sénateur honoraire et Bourgmestre honoraire de Woluwe-Saint-Pierre est la plus importante association belge de défense de riverains d'aéroport.

L'UBCNA est dirigée depuis 2001 par Peggy Cortois, qui se bat pour que tous les responsables politiques de Belgique prennent conscience des nuisances énormes que le trafic aérien génère autour de Bruxelles-National.

Les actions, recours en justice, travaux, publications et autres missions de défense des riverains des aéroports de Belgique entrepris par l'UBCNA ne pourraient être ce qu'ils sont depuis 20 ans sans le soutien et l'appui financier de ses membres.

Que ce soient les communes ou les riverains victimes des nuisances d'avions, votre aide financière est indispensable pour assurer les nombreuses missions de l'UBCNA.

D'avance, nous vous remercions très sincèrement de nous soutenir financièrement.