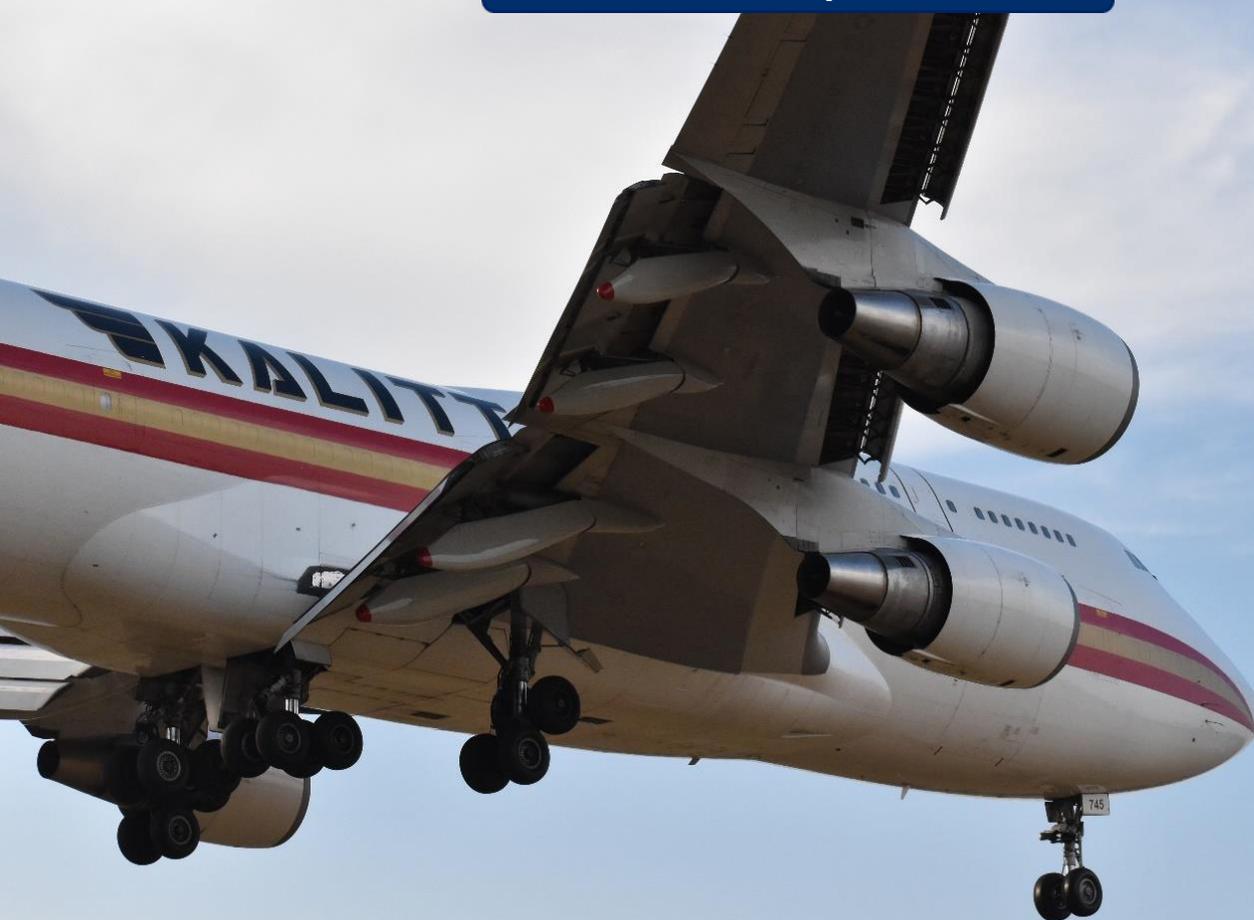


# ÉVALUATION DE LA FERMETURE DES PISTES 25 RIGHT ET 25 LEFT DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL ENTRE LE 18 MARS 2020 ET LE 23 AOUT 2020

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour  
l'Aéroport de Bruxelles-National

Réf : 7132-P – Septembre 2020





## Préambule

Impact opérationnel de la fermeture de la piste 25 LEFT suite à la baisse du trafic aérien, absence de cadre légal au principe de la compensation.

## Evaluation

Analyse de la répercussion opérationnelle et environnementale des travaux de réfection totale de la principale piste 25 RIGHT de l'Aéroport de Bruxelles-National.

## Impact

Piste 25 RIGHT totalement fermée à tout trafic aérien.

## Utilisation des pistes

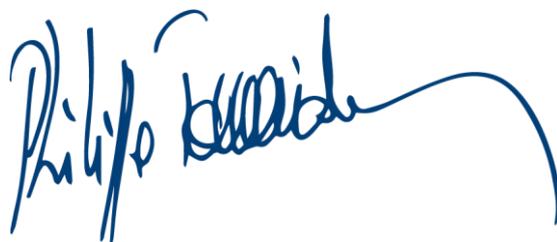
Priorité au trafic sur la piste 01/19 avec renversement.

## Calendrier des travaux

Fermeture totale de la piste 25R à tout trafic entre le lundi 13 juillet 2020 et le dimanche 23 août 2020, avec restrictions partielles de trafic et fermeture temporaire de la piste 25 RIGHT depuis le mercredi 8 juillet 2020.

## Durée

7 semaines.



**Philippe TOUWAIDE**

Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime  
Ancien Commissaire du Gouvernement  
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral  
pour l'Aéroport de Bruxelles-National  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - S.P.F. Mobilité et Transports

Evaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

## Table des matières

1. Base légale de cette évaluation.....	1
2. Présentation du schéma des pistes en service à l'Aéroport de Bruxelles-National .....	2
3. Communication de Brussels Airport .....	3
4. Fermeture de la piste 25 Left du 18 mars 2020 au 8 juillet 2020 .....	5
5. Instruction Ministérielle du 8 avril 2020 .....	6
6. Instruction DGTA du 8 mai 2020 .....	6
7. Instruction d'un membre du Cabinet Ministériel du 26 mai 2020 .....	8
8. Communication de la DGTA concernant la réouverture de la piste 25 LEFT.....	11
9. AIP et NOTAM annonçant le déroulement des travaux sur la piste 25 RIGHT.....	12
10. Demandes répétées de compensations pour l'utilisation unique de la piste 01/19 pendant les travaux de l'été 2020.....	13
11. Avertissement préalable du Service Fédéral de Médiation relatif à l'utilisation de la piste 01/19	14
12. Proactivité et communication du Service Fédéral de Médiation pendant les travaux.....	15
13. Utilisation chiffrée des pistes pendant la période des travaux .....	16
14. Rapports Hebdomadaires du Service Fédéral de Médiation .....	16
15. Analyse du contenu des plaintes et des réclamations .....	18
16. Analyse des constatations particulières relatives à des survols et mouvements d'avions qui nous ont été signalées au travers des plaintes.....	20
16.1 CONSTATIONS SOUMISES A INVESTIGATION POUR ABSENCE DE CRENEAU OU DEPASSEMENT DU QUOTA INDIVIDUEL DE BRUIT .....	20
16.2 VOLS MILITAIRES .....	21
16.3 MD-11 WESTERN GLOBAL.....	22
16.4 BOEING 747-400 KALITTA.....	24
16.5 BOEING 777 ETHIOPIAN .....	29
16.6 OBSERVATION DU LUNDI 20 JUILLET 2020 .....	30
16.7 OBSERVATION DU SAMEDI 8 AOÛT 2020 .....	31
16.8 OBSERVATION DU MARDI 11 AOÛT 2020 DENTRE 19H54 ET 20H28 .....	34
16.9 OBSERVATION RAPPORTÉE DU MERCREDI 12 AOÛT 2020 À 08H12 .....	35
16.10 OBSERVATION RAPPORTÉE DU JEUDI 20 AOÛT 2020 À 15H55.....	37
16.11 OBSERVATION RAPPORTÉE DU SAMEDI 22 AOÛT À 15H20.....	39
16.12 VIRAGES LARGES DES AVIONS GROS PORTEURS 747 EN DÉCOLLAGE 19 .....	40
16.13 VIRAGES LARGES DES BOEING 787 EN PISTE 19.....	42
16.14 VIRAGES LARGES EN DÉCOLLAGES 19 EN PROCEDURE CIV 2 LIMA.....	43

Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

<b>17. Analyse des remarques sur la météo et l'utilisation des pistes qui nous ont été signalées au travers des plaintes.....</b>	<b>44</b>
17.1 CONDITIONS MÉTÉO PARTICULIÈRES.....	44
17.2 COMPOSANTES DE VENT.....	45
17.3 RENVERSEMENT .....	45
<b>18. Constatations opérationnelles sur l'utilisation des pistes et procédures.....</b>	<b>46</b>
18.1 RNP 07L ET RNP 07R.....	46
18.2 DÉROGATIONS POUR DÉCOLLAGES 25L.....	47
18.3 DÉROGATIONS DE GROS PORTEURS EN DÉCOLLAGES 07 RIGHT .....	52
18.4 DÉSÉQUILIBRE DANS LA RÉPARTITION DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE (SID).....	53
18.5 DÉSÉQUILIBRE DES HORAIRES D'UTILISATION DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE (SID) .....	54
<b>19. Maintien des procédures d'atterrissage en mode RNP sur les pistes 07L/07R.....</b>	<b>54</b>
<b>20. Niveau de trafic à Bruxelles-National et compagnies non actives .....</b>	<b>57</b>
<b>21. Recommandations aux autorités .....</b>	<b>60</b>
21.1 CONTENU DES PLAINTES ET REPROCHES ADRESSÉS DANS LES PLAINTES .....	60
21.2 CONCLUSIONS DU SERVICE DE MÉDIATION.....	62
21.3 RECOMMANDATIONS DU SERVICE DE MÉDIATION .....	62
<b>22. Déviations du 8 juillet 2020 au 23 août 2020 .....</b>	<b>65</b>



 **STOP**  
**RWY AHEAD**  
DOORGANG ENKEL  
MET TOELATING  
CONTACTEER ATIS 118.605

**01-19 F1**

# 1. Base légale de cette évaluation

Cette évaluation de la fermeture des pistes 25 LEFT et 25 RIGHT de l'Aéroport de Bruxelles-National entre le 18 mars 2020 et le 23 août 2020 est une des missions du Service Fédéral de Médiation, en recueillant et traitant les plaintes et suggestions des riverains, en émettant des avis et en diffusant toutes les informations pertinentes relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances provoquées par les aéronefs décollant de et atterrissant à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le Service de Médiation est et reste neutre, indépendant, autonome, impartial et sans aucun conflit d'intérêt dans ce dossier et ne reçoit d'instruction d'aucune autorité.

**La Loi du 27 juin 1937** portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation, notamment l'article 5 §1 ;

**L'Arrêté royal du 15 mars 1954** réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 2 § 2, 43 § 2 et 44 ;

**L'Arrêté royal du 15 mars 2002** portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National ;

**La Loi du 28 avril 2010** ;

**L'article 36 de l'Arrêté royal du 21 juin 2004** octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ;

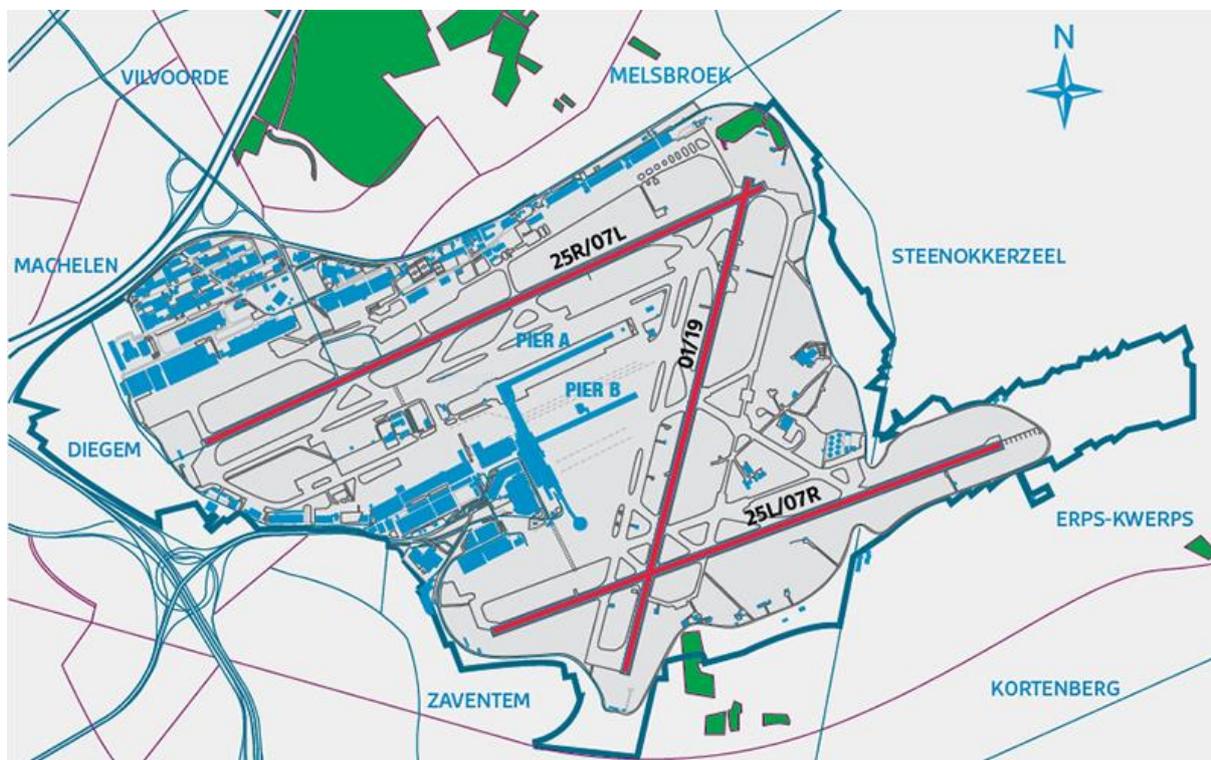
**L'arrêté ministériel du 3 mai 2004** relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National ;

**L'Arrêt du Conseil d'Etat n° 238.283 du 22 mai 2017** :

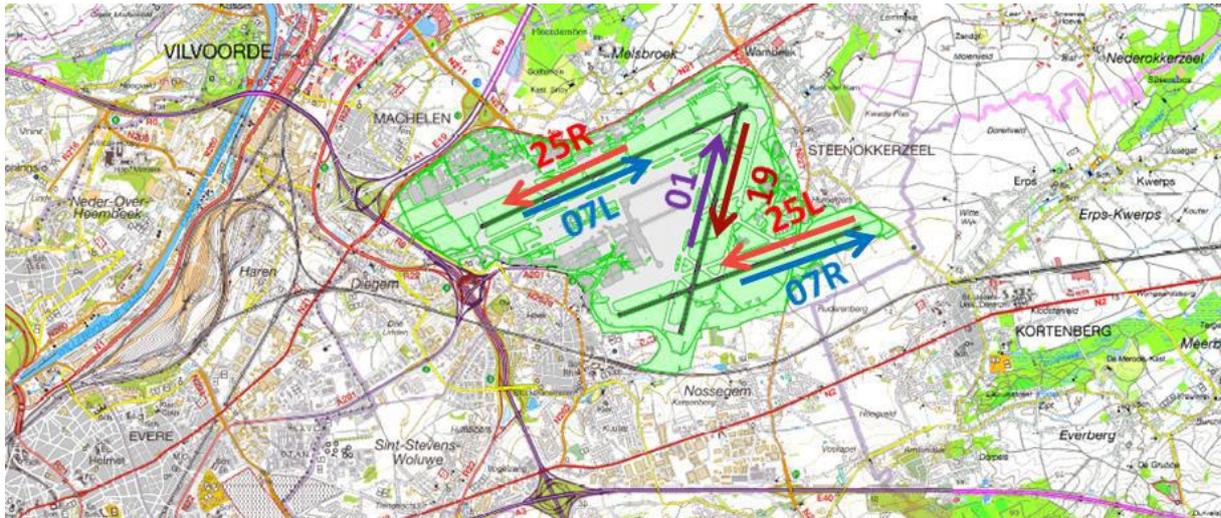
« Considérant qu'il est inévitable que l'exploitation d'un aéroport génère des nuisances sonores à ses abords ; que l'Etat dispose en conséquence d'un large pouvoir d'appréciation, que le choix entre la concentration de ces nuisances sur certaines zones ou leur dispersion sur une large étendue, la limitation des heures de fonctionnement de l'aéroport, le respect rigoureux des exigences de la sécurité aérienne, la sauvegarde des intérêts économiques liés de près ou de loin au trafic aérien, sont autant de paramètres qui interviennent dans une appréciation en opportunité de ce qui vaut le mieux pour l'ensemble de la collectivité dans une appréciation politique. Considérant que si l'article 23 de la Constitution prescrit de garantir le droit à la protection d'un environnement sain, il n'interdit pas en tout temps et tout lieu toute perturbation de la qualité de l'environnement, mais impose que, globalement, il soit veillé à protéger l'environnement ; qu'en particulier en ce qui concerne la localisation des nuisances sonores inéluctablement liées à l'exploitation d'un aéroport, cet article laisse aux autorités compétentes le choix de concentrer ou de répartir les nuisances sonores de la manière qu'elles estiment le plus conforme à l'intérêt général ; qu'en conséquence, il n'interdit pas que la situation de certaines zones soit détériorée si cette détérioration est compensée par l'amélioration de la situation dans d'autres zones » ;

## 2. Présentation du schéma des pistes en service à l'Aéroport de Bruxelles-National

Le schéma des 3 pistes actuelles est le suivant :



- **Piste 25 R - Droite** ( orientée à 245° dans le sens vers Bruxelles ) **ou en sens inverse 07 L - Gauche** ( orientée à 065° vers Louvain ) ; longue de 3.638 mètres, c'est la piste parallèle à la chaussée de Haacht qui est utilisée dans le sens Est vers l'Ouest (25 R) pour les décollages et les atterrissages, et dans le sens Ouest vers l'Est (07 L) uniquement pour certains décollages d'avions gros porteurs ou vers la balise de Nicky. Elle forme la barre supérieure du « Z ».
- **Piste 25 L – Gauche** ( orientée à 249° dans le sens vers Bruxelles ) **ou en sens inverse 07 R - Droite**, ( orientée à 069° vers Louvain ) parallèle à la première ; mais distante de +/- 2 kilomètres, longue de 3.211 mètres, elle part de Kortenbergh vers Zaventem-Centre en passant au-dessus de la chaussée de Waterloo. Elle est utilisée pour des atterrissages depuis l'Est vers l'Ouest (25 L) pour les avions en provenance de Leuven et Erps-Kwerps ou parfois pour des décollages vers Zaventem ; mais aussi pour tous les décollages d'Ouest vers l'Est (07 R) Elle forme la barre inférieure du « Z ».
- **Piste 01** ( orientée à 014° du Sud vers le Nord ) **ou en sens inverse 19** ( orientée à 194° dans le sens Nord-Sud), courte de 2.984 mètres et en pente, c'est la piste diagonale du « Z », qui part de Melsbroek vers Sterrebeek. Elle est utilisée pour tous les atterrissages et décollages dans le sens Sud-Nord (01) souvent par fort vent de Nord ou de Nord-Est ; elle est mise en service en décollage dans le sens Nord-Sud (19) vers Sterrebeek et Wezembeek-Opem.



airportmediation		
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS		
RWY designator	True BRG	Dimensions of RWY (M)
01	014.43°	2.987 x 50
19	194.43°	2.987 x 50
07R	069.89°	3.211 x 45
25L	249.89°	3.211 x 45
07L	65.35°	3.638 x 45
25R	245.35°	3.638 x 45

Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable  
 Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud  
 Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de schriftelijke toestemming van de Dienstbureaus van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal

### 3. Communication de Brussels Airport

Un Directeur de la société anonyme Brussels Airport Company nous a informé par son courrier daté du 6 septembre 2019 (CEO-19/148/AF/CVN/lw) du calendrier des travaux qui seront effectués à la piste 25R/07L durant l'été 2020.

Etant entendu que l'on peut se féliciter du calendrier précoce d'avertissement de ces travaux, soit 10 mois à l'avance ce qui permet une information proactive efficace et ciblée en vue de rassurer les populations impactées ; il convient toutefois de signaler que ce Directeur de la société anonyme Brussels Airport Company annonce lui-même le schéma d'utilisation alternative des pistes qui sera utilisé, soit la piste 19 la plupart du temps pour décoller et atterrir, alors que cette prérogative est du ressort exclusif de l'Etat Fédéral au regard de la **Loi du 27 juin 1937** et **des articles 43 et 44 de l'Arrêté royal du 15 mars 1954** réglementant la navigation aérienne.

Considérant que **l'article 25 de l'Arrêté royal du 27 mai 2004** relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires stipule très clairement que la com-

pétence de régler l'équipement et l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National est du ressort exclusif de l'Etat Fédéral ; cette attitude du Directeur de la société anonyme Brussels Airport Company est un « **fait accompli** » qui relève d'une pratique de dumping ou de lobbying en tentant de convaincre l'autorité du meilleur choix.

Suite aux diverses remarques juridiques, et fondées, du Médiateur Aérien du Gouvernement, le Ministre de la Mobilité s'est légalement rangé à la méthodologie appliquée lors des travaux des années antérieures, soit la prise d'une instruction ministérielle quant au déroulement des travaux.

Par un courrier du 23 avril 2020 (CEO-20/060/AF/pfd), un Directeur de Brussels Airport Company se réjouit d'apprendre qu'une instruction ministérielle sera prochainement rédigée et explique les motifs pour lesquels ces travaux n'ont pas pu être avancés pendant la période de ralentissement du trafic aérien résultant de la crise sanitaire COVID-19.

Il convient de remarquer que la communication très précoce de l'exploitant aéroportuaire, soit en septembre 2019, n'a été répétée que d'un rappel discret dans le mois précédent les travaux, ce qui a engendré de nombreuses réclamations pour défaut d'information que nous détaillerons par la suite.



## 4. Fermeture de la piste 25 Left du 18 mars 2020 au 8 juillet 2020

La piste 25 Left a été fermée à tout trafic aérien à **partir du 18 mars 2020 à 06h00**, uniquement pour limiter les frais de maintenance de personnel supplémentaire de garde (pompiers, contrôleurs, personnel d'entretien) qui sont imposés lors de l'utilisation de deux pistes en parallèle et en simultanée.

**Depuis fin mars** et suite à la crise du Coronavirus, l'aéroport et skeyes, afin d'être sûrs d'avoir toujours le personnel de réserve nécessaire pour palier, le cas échéant, aux absences en cas de maladie, ont réduit le personnel déployé et ont décidé de ne travailler que sur une seule piste. Ceci pouvant se faire puisque le trafic aérien fut fortement réduit dès le début de la pandémie. Il fut alors constaté que l'utilisation exclusive de la piste 25R avait conduit à une concentration de 87% du trafic sur le Noordrand pendant les nuits (extrait d'une réponse du Cabinet Bellot aux riverains envoyée en date du 6 juin 2020).

Un nombre important de **NOTAM** successifs ont été émis pour régler la fermeture de la piste 25 Left à tout trafic **jusqu'au 8 juillet 2020** :

→ **NOTAM** Due to COVID-19 and resulting OPS restrictions, RWY 25L/07R CLSD. Applicable as from Wednesday 18/03/2020 05.00 UTC.

→ **NOTAM** A1273/20 From:08 MAY 20 09:00 Till:08 AUG 20 16:00 Text:RWY 07L/25R CLSD DUE TO WIP. PPR 15MIN

→ Single Runway Operations EBBR Reference : **NOTAM** A0657/2020 and A0666/2020 As from Wednesday 18/03/2020 05.00 UTC , single runway operations will be applied at EBBR. Possible configurations : • RWY25R • RWY19 • RWY01 • RWY07L RWY 25L/07R will be closed, ILS shall be switched OFF. RWY inspections and BCU protection will continue on all runways. IMPORTANT : FES staffing will be adapted accordingly. When RWY 25R/07L is in use, they will operate from Fire station West, when RWY 01/19 is in use from fire station East. EBBR TWR SVR shall advise in due time, at least 20 min in advance, of any runway change.



## 5. Instruction Ministérielle du 8 avril 2020

Il semblerait qu'une **instruction Ministérielle** aurait été prise en date du **8 avril 2020**.  
Le Ministre a bien écrit à des riverains en citant :

*« sa lettre du 8 avril 2020 donnant délégation au Directeur général de la DGTA de prendre « toute action (instruction, publication à l'AIP pour le temps nécessaire au bon déroulement des travaux, coordination avec BAC, Skeyes, le Slot coordinator et le médiateur, monitoring et analyse au jour le jour, ...) que la DGTA jugera nécessaire de mettre en œuvre afin qu'un plan de contingence d'utilisation des pistes soit mis en place pendant la stricte durée des travaux et que ceci (sic) aient lieu sans dégradation du niveau de sécurité aérienne et en atténuant autant que possible l'impact des travaux sur les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National tout en permettant à l'aéroport de continuer à fonctionner et de rencontrer autant possible (sic) les demandes du trafic ».*



## 6. Instruction DGTA du 8 mai 2020

L'administration DGTA du Transport aérien nous a bien transmis, correctement dans le respect de ses obligations légales, son instruction DGTA, références LAAASEBBR, du 8 mai 2020 notifiée à skeyes, qui ne prévoit qu'un envoi hebdomadaire de la situation de l'utilisation des pistes et des procédures, mais qui ne stipule ni adaptation ni évaluation ni correction du dispositif des pistes utilisées :

Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

6

## Est décidé :

- pendant la phase 0 (planifiée actuellement du mercredi 8 juillet au matin du lundi 13 juillet), les paramètres de sélection des pistes en service (runway-in-use) tels que publiés aux AIP y compris les normes de vent resteront d'application. Toutefois, en dérogation du PRS publié, **la piste 25R sera utilisée de manière préférentielle pour les décollages et la piste 25L pour les atterrissages** ;
- pendant les phases 1, 2 et 3 (planifiées actuellement du lundi 13 juillet au dimanche 23 août 2020), les paramètres de sélection des pistes tels que publiés aux AIP y compris les normes de vent resteront d'application. Toutefois, en dérogation du PRS publié, **la piste 19 sera préférentiellement utilisée pour les décollages et les atterrissages entre 6h et 22h59**. La piste 25L pourra éventuellement être utilisée en complément de la piste 19 pour les atterrissages à discrétion de vos services. Les procédures DENUT6N, HELEN5N, NIK4N seront utilisées au lieu des procédures DENUT7L, HELEN5L, NIK3L lorsque la piste 25L n'est pas utilisée pour les atterrissages ;

**De nuit, entre 23h00 et 05h59, en semaine, la piste 19** sera utilisée de manière préférentielle pour les décollages et les pistes 19 et 25L pour les atterrissages à discrétion de vos services.

**La nuit du vendredi au samedi entre 23h00 et 05h59, la piste 19** sera utilisée en lieu et place de la piste 25R prévue au PRS qui est indisponible pour les décollages et atterrissages ;

**La nuit du samedi au dimanche entre 23h00 et 05h59, la piste 25L** sera utilisée pour les décollages et atterrissages, conformément au PRS ;

**La nuit du dimanche au lundi entre 23h00 et 05h59, la piste 19** sera utilisée pour les décollages et atterrissages conformément au PRS ;

- de vous demander **un rapport hebdomadaire** sur l'utilisation des pistes et les procédures utilisées ;
- de vous demander **d'informer du mieux possible les usagers et les riverains de l'aéroport** sur l'utilisation des pistes en concertation avec l'exploitant aéroportuaire et le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.



## 7. Instruction d'un membre du Cabinet Ministériel du 26 mai 2020



Il semblerait (**CONDITIONNEL**) qu'une instruction non officielle et ne respectant ni les Lois ni la réglementation aéronautique, aurait été prise en date du 26 mai 2020 par un collaborateur, membre du personnel de cabinet ne disposant pas des prérogatives légales en la matière, offrant des compensations à la zone Nord suite à l'utilisation des procédures 25R Zulu pendant la période de confinement et de fermeture de la 25L ; malgré nos nombreuses demandes légitimes et légales, cette instruction ne nous a jamais été communiquée, ce que nous regrettons d'autant que ce côté « **secret** » accentue à lui seul la suspicion du caractère totalement illégal de la mesure quant à l'habileté de la personne en cause.

De plus, dans la comparaison entre les utilisations des pistes 25R et 19, ce collaborateur ministériel semblerait (**CONDITIONNEL**) avoir confondu les utilisations jour et nuit de la 25R avec celles uniquement de nuit de la piste 19 ; de ce fait la comptabilité ou l'équivalence du nombre de décollages entre les zones Nord et Est serait biaisée du fait que les préceptes de comparaison ne sont absolument pas identiques dès le départ.

Nous avons pu prendre connaissance du contenu de cette instruction « litigieuse », et avons pu confirmer qu'une instruction a bien été donnée à skeyes par un collaborateur du Cabinet Bellot par mail du **26 mai 2020** à 10h18 après concertation avec le gouvernement flamand. De ce fait, il nous semblait très curieux que le Ministre nous contredise alors que nous avons pu lire ce fameux mail contenant une instruction litigieuse.

Dans **une réponse aux riverains en date du 21 août 2020**, le Cabinet Bellot argumente avec d'autres chiffres que les chiffres officiels, en parlant de 567 vols de nuit en piste 25R en 2020 (chiffre exact de nuit en Zulu est de 305), de 30 vols de nuit en 19 (chiffre exact de nuit est de 1) et de 300 décollages de nuit en 19 en 2019 (chiffre exact des décollages 19 de nuit en 2019 est de 237).

airportmediation			
ZULU			
MONTH		2020	2019
MARCH	18/03 – 23H00	39	43
APRIL		123	54
MAY		116	65
JUNE	05/06 – 23H00	27	11
<b>TOTAL</b>		<b>305</b>	<b>173</b>
DEPARTURE 19			
MONTH		2020	2019
MARCH	18/03 – 23H00	1	33
APRIL			90
MAY			99
JUNE	05/06 – 23H00		15
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>237</b>

airportmediation	
<p><b>Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable</b></p> <p><small>Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles National</small></p>	<p><b>Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud</b></p> <p><small>Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag te geen enkel doel verspreid, gereproduceerd noch gepubliceerd worden zonder de uitdrukkelijke toestemming van de Ombudsoverheid van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal</small></p>

Le Ministre de la Mobilité a d'abord nié avoir pris la moindre instruction, voici son **mail du 6 juin 2020**:

*Le 6 juin 2020 à 16:21, Bellot Francois <[francois.bellot@bellot.fed.be](mailto:francois.bellot@bellot.fed.be)> a écrit :*

*Bonjour,*

*Mon cabinet n'a écrit aucune nouvelle instruction.*

*Restant à votre disposition, veuillez recevoir, l'expression de mes meilleurs sentiments.*

**François BELLOT**

**Ministre de la Mobilité,  
Chargé de Belgocontrol et  
De la SNCB  
Rue Ernest Blerot, 1  
1070 ANDERLECHT**

**Minister van Mobiliteit,  
belast met Belgocontrol  
en de SNCB  
Ernest Blerostraat, 1  
1070 ANDERLECHT**

**( +32(0)2 238 28 03**

**\*: [francois.bellot@bellot.fed.be](mailto:francois.bellot@bellot.fed.be)**

Puis son Cabinet Ministériel a corrigé le tir en expliquant l’instruction par un courrier envoyé en date du 6 juin 2020 en réponse aux demandes d’explication de riverains et associations :

*Depuis fin mars et suite à la crise du Coronavirus, l’aéroport et skeyes, afin d’être sûrs d’avoir toujours le personnel de réserve nécessaire pour palier, le cas échéant, aux absences en cas de maladie, ont réduit le personnel déployé et ont décidé de ne travailler que sur une seule piste. Ceci pouvant se faire puisque le trafic aérien fut fortement réduit dès le début de la pandémie. Il fut alors constaté que l’utilisation exclusive de la piste 25R avait conduit à une concentration de 87% du trafic sur le Noordrand pendant les nuits.*

*Depuis quelques semaines, skeyes a indiqué que la 19 pouvait être réouverte mais que l’utilisation des pistes en single runway use restait néanmoins nécessaire pour des raisons opérationnelles. Ce que la DGTA ne contredit pas.*

*Afin de mettre fin à la concentration des vols de nuit que subit le noordrand, skeyes a publié un notam qui inclut cette fois la 19.*

Un nombre impressionnant de **NOTAM** successifs ont été publiés en modification du PRS, **la piste 19 devient préférentielle** – et elle seule – la nuit du mercredi au jeudi, du vendredi au samedi et du samedi au dimanche ; et ce **à partir du 5 juin 2020 au 14 juin 2020**, et **à partir du 15 juin 2020 la piste 19 redevient préférentielle** normalement conformément au tableau du PRS repris dans les AIP :

- NOTAM As of 01/06/2020 a Temporary Preferential Single RWY system will be applied at EBBR until 16/06/2020 20.59 UTC. See following NOTAMS: A1387/20 - A1809/20 - A1804/20 - A1803/20 - A1802/20 - A1846/20 - A1844/20 - A1837/20.
- NOTAM A1698/20 From:05 JUN 20 18:40 Till:15 JUN 20 23:59 Schedule:THU 0400-FRI 2059, SAT 0400-2059, SUN 0400-WED 2059 Text:RWY 25R IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- NOTAM A1699/20 From:05 JUN 20 19:00 Till:14 JUN 20 03:59 Schedule:WED 2100-THU 0359, FRI 2100-SAT 0359, SAT 2100-SUN 0359 Text:RWY 19 IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- NOTAM A1701/20 From:05 JUN 20 21:00 Till:06 JUN 20 04:00 Text:RWY 07L/25R CLSD. NICO MATTHYS/BAC/02 753 69 00.
- NOTAM A1798/20 From:15 JUN 20 08:10 Till:17 JUN 20 23:59 Text:AD LTD TO SINGLE RWY OPS ON RWY 07L/25R OR RWY01/19 DUE TO OPS RESTRICTIONS.
- NOTAM A1799/20 From:15 JUN 20 08:15 Till:17 JUN 20 23:59 Text:RWY 07R/25L CLSD.
- NOTAM A1800/20 From:15 JUN 20 08:15 Till:17 JUN 20 23:59 Text:RWY 01/19 ONLY AVBL IF IMPOSED BY MET CONDITIONS OR WHEN RWY 07L/25R NOT AVBL DUE TO WIP. PPR 20 MIN.
- NOTAM A1801/20 From:15 JUN 20 08:20 Till:17 JUN 20 23:59 Schedule:SUN 0400-WED 2059 Text:RWY 25R IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- NOTAM A1837/20 From:16 JUN 20 16:15 Till:08 JUL 20 13:30 Text:RWY 07R/25L CLSD.

- ➔ NOTAM A1838/20 From:16 JUN 20 16:15 Till:08 JUL 20 13:30 Text:RWY 01/19 ONLY AVBL IF IMPOSED BY MET CONDITIONS OR WHEN RWY 07L/25R NOT AVBL DUE TO WIP. PPR 20 MIN. DEVIATION SUBJECT TO DELAY.
- ➔ NOTAM A1844/20 From:20 JUN 20 21:00 Till:05 JUL 20 03:59 Schedule:SAT 2100 - SUN 0359 Text:RWY 25R IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- ➔ NOTAM A1846/20 From:17 JUN 20 07:30 Till:08 JUL 20 13:30 Schedule:MON-THU 0400-2059, FRI 0400-SAT 1359, SUN 1400-2059 Text:RWY 01/19 ONLY AVBL IF IMPOSED BY MET CONDITIONS OR WHEN RWY 07L/25R NOT AVBL DUE TO WIP. PPR 20 MIN. DEVIATION SUBJECT TO DELAY.



## 8. Communication de la DGTA concernant la réouverture de la piste 25 LEFT

En date du 15 juin 2020, la Direction générale du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports nous a informé par un mail très laconique **de la réouverture de la piste 25 Left en date du 8 juillet 2020** : *Vu que pour des raisons de sécurité la piste 25L ne pourra pas être disponible avant les travaux du 08 juillet et que seule la piste 25R pourrait être utilisée lorsque la configuration 25L et 25R est prévu au PRS.*

*Vu que BAC confirme que la configuration 25R/19 du PRS peut être utilisée la nuit.*

*La DGTA accepte l'utilisation de la piste 25R seule lorsque celle-ci était prévue en combinaison avec la 25L (c'est-à-dire chaque jour de la semaine de 06h à 23h) ou lorsque la piste 25L devrait être utilisée seule (la nuit de samedi).*

*La DGTA demande que chaque nuit pendant laquelle la configuration de piste 25R/19 était prévue à l'AIP, cette configuration soit utilisée à partir de mardi 16 juin et que la nuit où la piste 19 devrait être utilisée seule telle que prévu au PRS (la nuit de dimanche), ce soit aussi le cas.*

*La DGTA attend une confirmation de la part de BAC le plus rapidement possible que la configuration 25R/19 pourra aussi être utilisée en journée le samedi de 16h à 23h et le dimanche de 06h à 16h comme le prévoit le PRS.*

## 9. AIP et NOTAM annonçant le déroulement des travaux sur la piste 25 RIGHT

Le déroulement des travaux, avec publication d'un calendrier détaillé des phases du chantier et de l'impact opérationnel sur la disponibilité des pistes a été publié par :

- AIP SUPPLEMENT 021/2020 publié en date du 7 mai 2020 lequel a été modifié par
- AIP SUPPLEMENT 028/2020 publié en date du 2 juillet 2020 et définitif

Nous avons dû faire corriger le **NOTAM A2034/20** annonçant le timing exact des travaux, car il faisait référence à un AIP SUP 028/2020 qui n'était pas encore publié au moment de la mise en ligne du NOTAM, ainsi le **NOTAM A2056/20** a précisé le timing de publication du supplément AIP 028/2020 :

- NOTAM A2034/20 From:08 JUL 20 13:30 Till:13 JUL 20 04:00 Text:CONSTRUCTION WORKS RWY 07L/25R - STAGE 0. REF AIP SUP 028/2020)
- NOTAM A2056/20 From:08 JUL 20 13:30 Till:15 JUL 20 23:59 Text:SUP 021/2020 REPLACED BY SUP 028/2020. SUP 028/2020 IS DISTRIBUTED WITH AIP AMDT 008/2020, AVBL AT HTTPS://OPS.SKEYES.BE UNDER UPCOMING AIP

Le NOTAM suivant annonce la fin des travaux le 23 août 2020 à 06.00 et supprime le supplément AIP 028/2020 relatif au phasage des travaux de rénovation de la piste 25 RIGHT :

- NOTAM A2507/20 From:23 AUG 20 04:00 Till:PERM Text:REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG. SUP 028/2020 CANCELLED

## 10. Demandes répétées de compensations pour l'utilisation unique de la piste 01/19 pendant les travaux de l'été 2020

Le cabinet du Ministre des Transports a introduit un principe neuf et ne reposant sur aucune base légale ou réglementaire : « **LA COMPENSATION** », soit modifier le calendrier de sélection des pistes, aussi dénommé le P.R.S. pour Preferential Runway System, en retirant certaines nuits l'usage de la piste 25R et en chargeant de ce fait certaines nuits tout le trafic en piste 19.

Suite à cette compensation décidée en faveur de la zone du Nord, des demandes identiques d'administrations, de mandataires, d'associations et de riverains situés sous les couloirs des procédures depuis les pistes 01, 07R, 19 et 25L qui réclament la réciprocité d'une compensation au vu des périodes exclusives de survol depuis la piste 01/19 entre le 13 juillet et le 23 août 2020.

Nous avons reçu un total de **55 demandes**, soit 38 courriers spécifiques et 17 réclamations à ce sujet.

Il appartient au cabinet du Ministre des Transports, et à lui seul, à veiller à respecter le principe d'équité, de non-discrimination et de traitement identique des personnes survolées entre les zones Nord (25R) et Est (19 de nuit mais 25R de jour et 01 en fonction des vents contraires).

Nous nous étonnons de la création d'un nouveau principe aéronautique, **LA COMPENSATION**, et ce qui nous surprend encore et toujours, reste que ce principe ne provient d'aucun accord de Gouvernement, et surtout ne repose sur aucune base légale, réglementaire ou juridique ; mais relève plus de l'arbitraire, de la partialité et certainement d'une subjectivité latente voire dépendante.

Nous n'avons trouvé aucune base juridique créant ou inventant ce principe nouveau de la « **COMPENSATION** » ce qui démontrerait l'illégalité d'une telle décision prise sans aucun fondement ni de conformité avec la réglementation.



Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

## 11. Avertissement préalable du Service Fédéral de Médiation relatif à l'utilisation de la piste 01/19

### DÉCISION MOTIVÉE 17.005 DU COLLÈGE DES MÉDIATEURS EN DATE DU 9 SEPTEMBRE 2019 :

Le Collège des Médiateurs en séance du **9 septembre 2019**, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- **Article 1** : il est recommandé de promulguer une instruction ministérielle ou une instruction de la DGTA autorisant une dérogation temporaire au P.R.S. suite à l'impossibilité d'utiliser la piste 25R sous conditions d'études d'impact, d'études de sécurité, d'études d'obstacles et d'études environnementales avec un suivi hebdomadaire de l'évolution des travaux
- **Article 2** : il est recommandé de ne pas concentrer en permanence, nuit et jour, tout le trafic uniquement sur la piste 19 pour l'ensemble du trafic aérien et de veiller au respect de tous les principes de sécurité
- **Article 3** : il est recommandé d'envisager l'utilisation d'autres schémas alternatifs d'utilisation de pistes principalement de nuit (25L atterrissages et 01 décollages) ou pendant les périodes de vent calme inférieur à une composante arrière de 3 noeuds (atterrissages 19 et décollages 07R)
- **Article 4** : il est recommandé de veiller au respect des études de sécurité et des recommandations contenues dans le rapport AAIU-2008-13 établi le 10 juillet 2009 par la « Air Accident Investigation Unit » du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et intitulé « Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK » ;
- **Article 5** : il est recommandé d'accepter sans condition les éventuelles demandes des pilotes d'opérer au départ d'une autre piste disponible que celle qui serait assignée par le contrôle aérien
- **Article 6** : il est recommandé de respecter, malgré le cas de force majeure, les diverses décisions de justice limitant l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage aux seuls cas d'utilisation par un vent de face strict et à condition que les valeurs de composantes de vent soient effectivement dépassées sur les autres pistes disponibles, et de ne pas utiliser la piste 01 à l'atterrissage sans motif dûment opérationnel et légitime

## 12. Proactivité et communication du Service Fédéral de Médiation pendant les travaux

Le Service Fédéral de Médiation n'a cessé de rappeler le début de ces travaux et le calendrier y associé, et a publié de nombreuses informations relatives au début du chantier de rénovation de la piste 25 RIGHT, dès juin 2020 ; et continuellement au jour le jour depuis le 8 juillet 2020.

Une permanence a été établie, tous les jours y compris le samedi, le dimanche et les jours fériés du 21 juillet 2020 et du 15 août 2020, pour une présence continue d'information entre 06h00 du matin et 24h00 du soir, sans aucune interruption.

Un effort a été déployé afin de répondre aux interrogations des riverains, des comités et des communes en temps réel, y compris pendant le week-end. Rien que pour Twitter, nos messages ont été vus à plus de **350.000 fois** pendant la durée des travaux.

Les bulletins météo, les prévisions météo, les tracés radar du jour précédent et de la nuit venant de se terminer ont été publiés systématiquement tous les jours. Tout changement de piste étant signalé, de même que certaines évolutions plus particulières ou spécifiques. De même, chaque jour sont publiés des tableaux reprenant le nombre de survols ainsi que la répartition par tranche horaire et par type d'avions des vols de nuit.

Le Médiateur Fédéral a pris soin de parcourir jour et nuit tous les couloirs nouvellement intensément survolés, et de dialoguer avec les riverains et mandataires rencontrés lors de ces visites sur le terrain.

### Au niveau de la diffusion de l'information nous relevons les statistiques suivantes :

Facebook : 3.562 abonnés dont 877 mentions et réactions pendant les travaux

Twitter : 696 abonnés dont 589 mentions et réactions pendant les travaux, et 454.462 vues de nos messages pendant la période de fermeture de la piste 25 RIGHT

 <b>airportmediation</b>		
Social media : Facebook & Twitter JULY & AUGUST		
	FACEBOOK	TWITTER
Friends	3.562	696
Interactions	877	589
Views	-	454.462

 **airportmediation**

**Renseignements fournis à titre indicatif  
sans aucune reconnaissance préjudiciable**

Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

**Deze inlichtingen worden u  
verstreckt onder alle voorbehoud**

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de uitdrukkelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal

## 13. Utilisation chiffrée des pistes pendant la période des travaux



Use of runways 13 july 2020 06:00 until 23 august 2020 06:00

RNWX	TOTAL USE OF RUNWAYS				DAY (06:00 till 22:59)				NIGHT (23:00 till 05:59)			
	ARR	DEP	TOTAL	TOTAL %	ARR	DEP	TOTAL	TOTAL %	ARR	DEP	TOTAL	TOTAL %
01	1.404	769	2.173	19,89%	1.261	720	1.981	20,64%	143	49	192	14,46%
19	3.526	3.889	7.415	67,86%	2.922	3.438	6.360	66,26%	604	451	1.055	79,44%
07L	-	-	-	0%	-	-	-	0%	-	-	-	0%
07R	56	580	636	5,82%	56	575	631	6,57%	-	5	5	0,38%
25L	494	209	703	6,43%	422	205	627	6,53%	72	4	76	5,72%
25R	-	-	-	0%	-	-	-	0%	-	-	-	0%
<b>TOTAL</b>	<b>5.480</b>	<b>5.447</b>	<b>10.927</b>	<b>100%</b>	<b>4.661</b>	<b>4.938</b>	<b>9.599</b>	<b>100%</b>	<b>819</b>	<b>509</b>	<b>1.328</b>	<b>100%</b>



Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable  
 Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud  
 Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de schriftelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal

## 14. Rapports hebdomadaires du Service Fédéral de Médiation

Vraisemblablement, le Service Fédéral de Médiation aura été le seul acteur à suivre l'évolution constante de ces travaux, et donc aussi le seul acteur à transmettre des rapports hebdomadaires d'évaluation au Ministre et à son administration de l'Aéronautique :

- ➔ Rapport 17.014-17.015 du 27 juillet 2020
- ➔ Rapport 17.018-17.019 du 3 août 2020
- ➔ Rapport 17.022-17.023 du 10 août 2020

Le Collège des Médiateurs, à l'unanimité émet l'avis suivant :

- **Article 1** : *il est recommandé de ne pas concentrer en permanence, nuit et jour, tout le trafic uniquement sur la piste 19 pour l'ensemble du trafic aérien et de veiller au respect de tous les principes de sécurité*

- **Article 2** : *il est recommandé de ne pas restaurer ni de maintenir le principe dit du « renversement », interdit par décision de justice, et de ne pas basculer de décollages 19 vers des atterrissages 01 ; d'autant que les zones finales survolées en atterrissage 25L ne survolent pas des quartiers résidentiels ni des zones habitées*
- **Article 3** : *il est recommandé d'envisager l'utilisation d'autres schémas alternatifs d'utilisation de pistes principalement de nuit (25L atterrissages et 01 décollages OU 25L atterrissages et 19 décollages) pendant les périodes de trafic réduit ou pendant les périodes de vent calme inférieur à une composante arrière de 3 noeuds (atterrissages 19 et décollages 07R)*
- **Article 4** : *il est recommandé de veiller au respect des études de sécurité et des recommandations contenues dans le rapport AAIU-2008-13 établi le 10 juillet 2009 par la « Air Accident Investigation Unit » du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et intitulé « Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK » ;*
- **Article 5** : *il est recommandé d'accepter sans condition les éventuelles demandes des pilotes d'opérer au départ d'une autre piste disponible que celle qui serait assignée par le contrôle aérien*
- **Article 6** : *il est recommandé de respecter, malgré le cas de force majeure, les diverses décisions de justice limitant l'utilisation de la piste 01 à l'atterrissage aux seuls cas d'utilisation par un vent de face strict et à condition que les valeurs de composantes de vent soient effectivement dépassées sur les autres pistes disponibles, et de ne pas utiliser la piste 01 à l'atterrissage sans motif dûment opérationnel et légitime*
- **Article 7** : *il est recommandé que la DGTA procède à une évaluation et/ou une correction et/ou une adaptation de son instruction du 8 mai 2020 sur base des résultats de la première quinzaine de fermeture de la piste 25R, et modifie le cas échéant les schémas préférentiels temporaires sur base de la répartition non équitable constatée aboutissant à une concentration quasi-permanente du trafic sur la seule piste 01/19 ;*
- **Article 8** : *il est recommandé de veiller au strict respect des altitudes de virage, des taux de montée, du respect des procédures, des limitations de poids pour les avions de plus de 136 tonnes et de limiter au maximum les écarts par rapport aux procédures décrites dans les A.I.P. ; et de clarifier l'utilisation des procédures Lima ou November en décollage 19 en fonction de la piste utilisée pour les atterrissages ;*

## 15. Analyse du contenu des plaintes et des réclamations

Le nombre de plaintes et réclamations enregistrés a fortement augmenté pendant les travaux ( soit un total de **4.559 réclamations et commentaires formulés**), avec de nombreux nouveaux plaignants, et parfois originaires de communes qui ne recensaient pas beaucoup de plaintes auparavant comme Hever, Puurs, La Hulpe, Genval, Perk, Londerzeel, Zemst, Chaumont-Gistoux ; alors que le flux important de réclamation provient de Sterrebeek, Steenokkerzeel, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Woluwe-Saint-Pierre, Waterloo, Haren, Zaventem, Bertem, Heverlee, Herent, Overijse, Hoeilaart, Huldenberg, Longueville, Bonheiden, Tervuren.

Les **principales réclamations reçues et analysées** sont :

- Regret de la concentration du trafic sur une et une seule zone, soit celle de la piste 01/19
- Regret que des schémas alternatifs d'utilisation des pistes n'aient pas été mis en place, dont une rotation des schémas de nuit afin d'éviter la concentration totale du trafic toujours sur les mêmes personnes
- Manque d'information préalable à la réalisation des travaux, bien qu'un journal aurait été distribué dans le courant du mois de septembre 2019, de nombreux riverains sont déçus par le manque de communication de Brussels Airport qui a pourtant fait un rappel en juin 2020 et qui n'aurait pas assez communiqué sur ces travaux ; de même il est reproché aux communes de ne pas avoir annoncé ces travaux via le canal des journaux et moyens communaux d'information
- Demande de compensation « comme celles accordées au Noordrand » soit des périodes de récupération sans utilisation de la piste 01/19 après les travaux, sur base du nombre d'avions qui ont été comptabilisés comme ayant utilisé la piste 01/19
- Piste 01/19 est la plus courte, la moins bien équipée, est en pente, n'est pas adaptée à du trafic intense ni à des décollages d'avions gros porteurs de plus de 136 tonnes (définition ICAO des avions Heavy)
- Pas de correction ou adaptation ou soulagement ou modification de la concentration continue jour et nuit du trafic aérien sur la seule piste 01/19
- Réutilisation du principe du « renversement » qui a pourtant été interdit par la Cour d'Appel en 2005
- Utilisation de la piste 01 à l'atterrissage avec un excès de vent latéral et aussi de vent arrière
- Absence de normes de bruit liées au survol des avions en région flamande, confusion extrême de pas mal de plaignants qui croient que des normes de bruit ont été édictées dans toutes les régions ou qui pensent qu'ils sont survolés en Flandre à cause de l'existence de normes de bruit bruxelloises

- La Région flamande a pris des normes de bruit pour les salles de spectacle, les cafés, les concerts en plein air, les lignes de chemin de fer mais n'en n'a pas pris pour les aéroports et les survols d'avions
- Revendication d'une fermeture totale de l'Aéroport de nuit, confusion extrême de pas mal de plaignants qui pensaient que le trafic aérien était totalement interdit de nuit à Bruxelles-National
- Les avions gros porteurs évoluent à une altitude nettement plus basse que les autres avions
- Les avions gros porteurs prennent des virages beaucoup plus larges que les autres avions
- Toutes les pistes ne sont pas équipées de la même façon, il n'est pas logique que par vent d'Est on doit continuer à privilégier des atterrissages en 01 via la piste orientée face au Nord
- Les décollages depuis les pistes 01, 07R et 19 ne sont pas du tout répartis équitablement alors qu'en piste 25R il y a une répartition +/- correcte entre le nombre d'avions virant vers la droite et vers la gauche par HUL. En 01, 07R et 19 la répartition n'est pas du tout équilibrée, puis le rapport passe à 30/70 soit 30 % des mouvements d'avions par le Nord (Helen, Denuet et Nicky) pour 70 % d'avions passant par la balise HUL d'Huldenberg, soit les mouvements par Chièvres, Rousy, Pites, Sopok, Olno et Spi. La raison en est que les Chièvres CIV qui passent par le Noordrand en piste 25R ont été basculés par l'Est pour une raison totalement inconnue dans le flux des décollages 01, 07R et 19 générant ainsi une concentration de 70 % du trafic par un même flux de survols d'avions
- Les décollages vers Chièvres, balise CIV, sont très nombreux le matin dès 06h00 ; le fait que ces décollages CIV aient été basculés « de l'autre côté » en utilisation des pistes 01, 07R et 19, outre le fait que cela déséquilibre totalement la répartition des décollages se répercute par une période de non-survol du Noordrand jusqu'à 09h00 du matin et en soirée après 21h00 , ce qui n'est pas équitable par rapport au survol intense des survols matinaux par le flux via l'Est et les environs de la balise HUL d'Huldenberg
- Les décollages vers Chièvres, balise CIV, sont encore très nombreux le soir alors que ceux vers les autres balises « Nord » sont quasi inexistantes, ce qui aggrave le déséquilibre dans la répartition



## 16. Analyse des constatations particulières relatives à des survols et mouvements d'avions qui nous ont été signalées au travers des plaintes

### 16.1 CONSTATIONS SOUMISES A INVESTIGATION POUR ABSENCE DE CRENEAU OU DEPASSEMENT DU QUOTA INDIVIDUEL DE BRUIT

Les décollages nocturnes suivants sont litigieux dans le sens où ils concernent des vols de jour partis de nuit et donc sans créneau de nuit ou **des avions dont le certificat de bruit ne permet pas d'évoluer de nuit** ou des avions qui évoluent avec une masse totale au décollage (MTOW) réduite par rapport à la masse déclarée dans leur certificat acoustique ce qui ne leur permet toutefois pas d'avoir le droit d'évoluer de nuit.

Rappelons dans ce cas que **seule la DGTA peut agir et sanctionner ces litiges**, et que skeyes ne dispose pas du pouvoir légal d'interdire un décollage pour ces motifs. Ces faits ont été portés la connaissance du Ministre, de son administration de la DGTA et du coordinateur des créneaux horaires de l'Aéroport.

#### Constatations des vols litigieux du 24 juin 2020 au 24 août 2020

Date des faits	Heure LT	Numéro de vol	Type d'avion	Immatriculation	SID	Remarques
mercredi 24 juin 2020	23:53	BOX117	B77L	D-AALF	LNO5H	Double certificat de QC + faux QC 7.7
samedi 27 juin 2020	23:46	ETH731	A359	ET-AUB	SOPOK6Z	Créneau de jour
jeudi 2 juillet 2020	0:03	BOX117	B77L	D-AALB	SOPOK6Z	Double certificat de QC + faux QC 7.7
vendredi 3 juillet 2020	0:00	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6Z	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mardi 7 juillet 2020	23:53	BOX117	B77L	D-AALH	SOPOK6Z	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mercredi 8 juillet 2020	23:59	BOX117	B77L	D-AALB	LNO5Z	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 9 juillet 2020	23:52	BOX117	B77L	D-AALH	SOPOK6Z	Double certificat de QC + faux QC 7.7
samedi 11 juillet 2020	23:09	ETH3614	B77L	ET-ARI	LNO5Q	Créneau de jour
mercredi 15 juillet 2020	23:31	ETH3614	B77L	ET-AVN	LNO6L	Créneau de jour
jeudi 16 juillet 2020	23:56	BOX117	B77L	D-AALB	LNO6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mardi 21 juillet 2020	23:54	BOX117	B77L	D-AALB	SOPOK6F	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mardi 21 juillet 2020	0:12	HU450	A333	B303C	NIK5F	Créneau de jour
jeudi 23 juillet 2020	0:09	BOX117	B77L	D-AALE	SOPOK5J	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 23 juillet 2020	1:39	ETH3614	B77L	ET-ARK	LNO6L	Créneau de jour
jeudi 23 juillet 2020	23:18	ETH3715	B77L	ET-AVT	ROUSY7L	Créneau de jour
jeudi 23 juillet 2020	23:57	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
vendredi 24 juillet 2020	23:23	ETH3606	B77L	ET-AWE	LNO6L	Créneau de jour
samedi 25 juillet 2020	23:54	ETH3614	B77L	ET-APU	LNO6L	Créneau de jour
mardi 28 juillet 2020	23:19	ETH729	B788	ET-ATG	SOPOK6L	Créneau de jour
mercredi 29 juillet 2020	0:27	BOX117	B77L	D-AALJ	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 30 juillet 2020	0:17	BOX117	B77L	D-AALD	SOPOK6F	Double certificat de QC + faux QC 7.7
vendredi 31 juillet 2020	0:06	BOX117	B77L	D-AALF	LNO6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
dimanche 2 août 2020	23:32	ETH3715	B77L	DA-ZMO	ROUSY7L	Créneau de jour
mardi 4 août 2020	23:52	BOX117	B77L	D-AALH	LNO6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mercredi 5 août 2020	23:55	BOX117	B77L	D-AALG	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 6 août 2020	23:44	ETH729	B789	ET-AXS	SOPOK6L	Créneau de jour
jeudi 6 août 2020	23:49	BOX117	B77L	D-AALC	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mardi 11 août 2020	23:55	BOX117	B77L	D-AALC	SOPOK5J	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 13 août 2020	0:10	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 13 août 2020	23:49	BOX117	B77L	D-AALC	LNO6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
mardi 18 août 2020	23:48	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
jeudi 20 août 2020	23:45	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Double certificat de QC + faux QC 7.7
vendredi 21 août 2020	0:39	ETH3715	B77L	ET-ARI	SOPOK6L	Créneau de jour

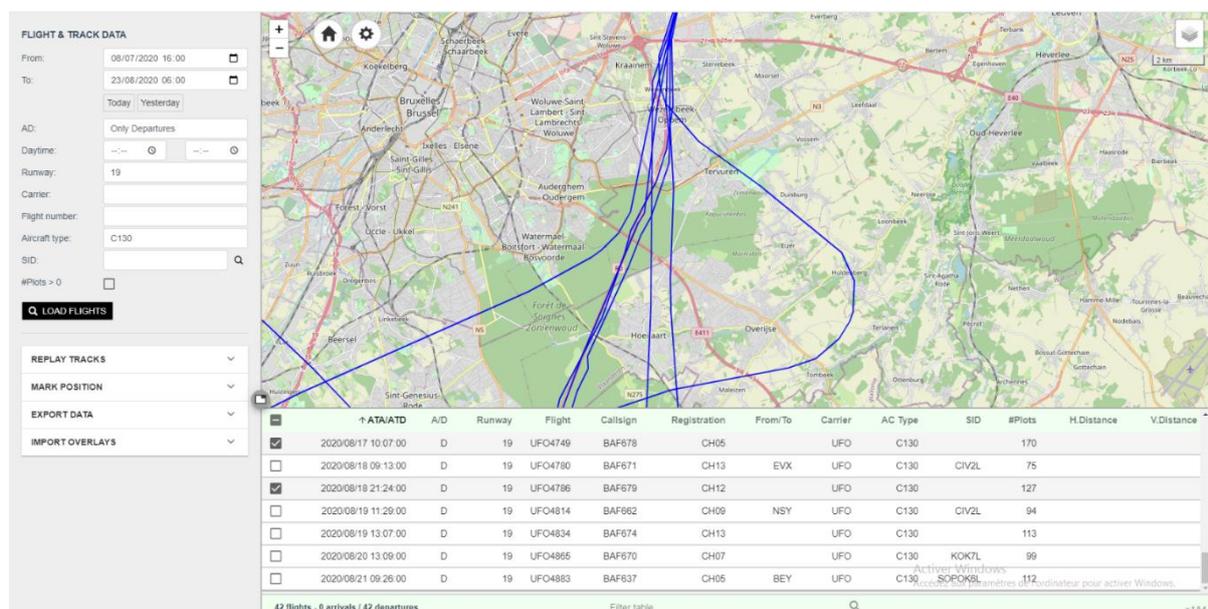
## 16.2 VOLS MILITAIRES

L'utilisation de la piste 19 pour tous les décollages a suscité des réactions – fondées – pour des vols militaires qui ont survolé des zones résidentielles à très basse altitude, la responsabilité de skeyes n'est d'aucune façon engagée dans ces survols, puisque les militaires volent selon leurs propres procédures.

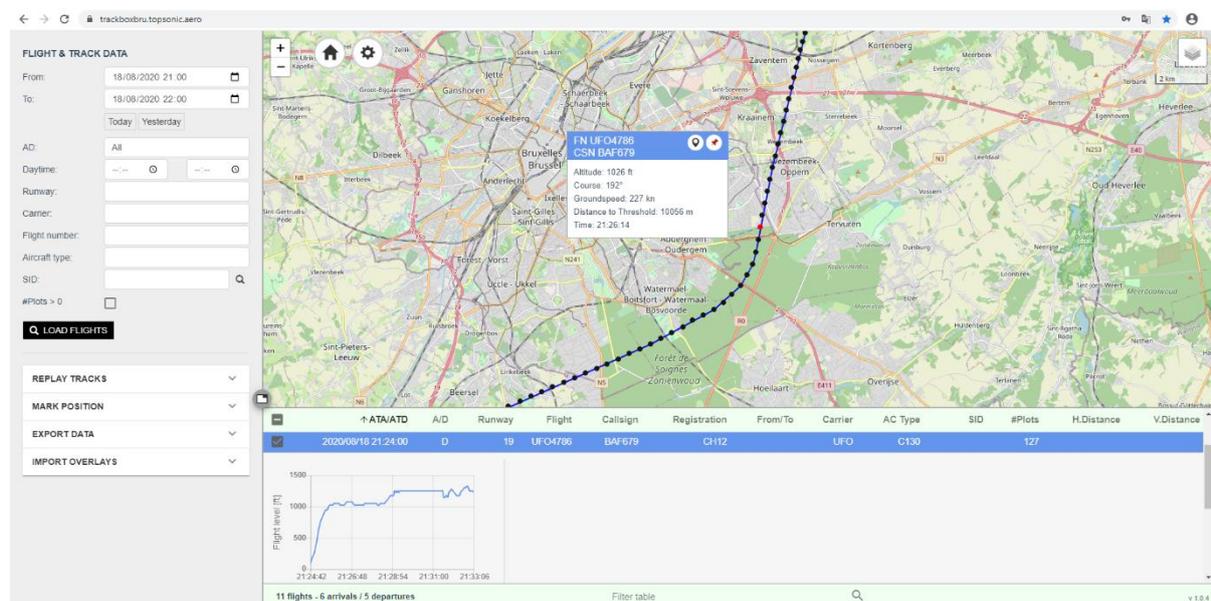
Ces survols à très basse altitude nous avaient déjà été rapportés au départ de la piste 25 RIGHT avec des virages vers la droite par le Nord évoluant avec un bruit assourdissant autour de Diegem et Machelen.

Néanmoins, **7 décollages d'avion à 4 hélices** de type C.130 ont été effectués à une **altitude trop faible** de 1.000 pieds au-dessus des quartiers résidentiels de Sterrebeek et Wezembeek-Oppelem les :

- ➔ 23.07.2020 à 14h33, vol UFO 3593
- ➔ 29.07.2020 à 11h22, vol UFO 3796
- ➔ 11.08.2020 à 10h36, vol UFO 4517
- ➔ 12.08.2020 à 09h52, vol UFO 4568
- ➔ 13.08.2020 à 09h55, vol UFO 4610
- ➔ 17.08.2020 à 10h07, vol UFO 4749
- ➔ 18.08.2020 à 21h24, vol UFO 47865



Le vol nocturne du 18 août 2020 à 21h24, du fait qu'il est survenu en soirée, a à lui seul entraîné un nombre très important de réclamations vu l'altitude de survol maintenue à 1.026 pieds



## 16.3 MD-11 WESTERN GLOBAL

En toute autonomie, indépendance, neutralité et impartialité, nous avons porté à la connaissance du Ministre et de la DGTA les faits suivants, qui résultent de plusieurs plaintes qui nous ont été notifiées entre les vendredi 7 août 2020 et dimanche 9 août 2020.

Ce vol **WESTERN GLOBAL** dessert Bruxelles-National **depuis le 2 juillet 2020** avec le même avion MD-11 immatriculé N799JN. Le MD-11 est un tri-réacteur gros porteur d'un MTOW de 286 tonnes qui a un QC de 11.2 à l'atterrissage et de 11.0 au décollage, et qui génère un bruit important.

Le dernier vol connu d'un MD-11 à Bruxelles-National datait du 18 juin 2016 (vol ALLIED AIR AJK2618 avec le MD-11 N542KD) car depuis 2014 tant SAUDIA que NORDIC GLOBAL ne volaient plus à Bruxelles - National avec un MD-11. Il est de ce fait curieux qu'un avion bruyant et technologiquement dépassé desserve à nouveau Bruxelles-National, certes de jour, après une absence de plus de 4 années.

En avertissant le Ministre et la DGTA de cet incident, nous avons accompli notre mission et dès lors notre responsabilité est totalement exonérée du fait de leur avoir notifié ces 2 incidents.

Ces 2 incidents concernent chaque fois le même avion, un **MD-11 immatriculé N799JN** ( MSN, numéro de série du constructeur 48.799), mis en service le 12 octobre 1999, âgé de 20 ans, et volant pour la compagnie WESTERN GLOBAL AIRLINES sous indicatif KD IATA/WGN ICAO entre Miami et Bruxelles (WGN0922/0923).



**Incident du 7 août 2020** : comme le montre la première photo, cet avion a interrompu sa manœuvre de taxi vers le seuil de piste et est retourné vers les hangars de la zone cargo

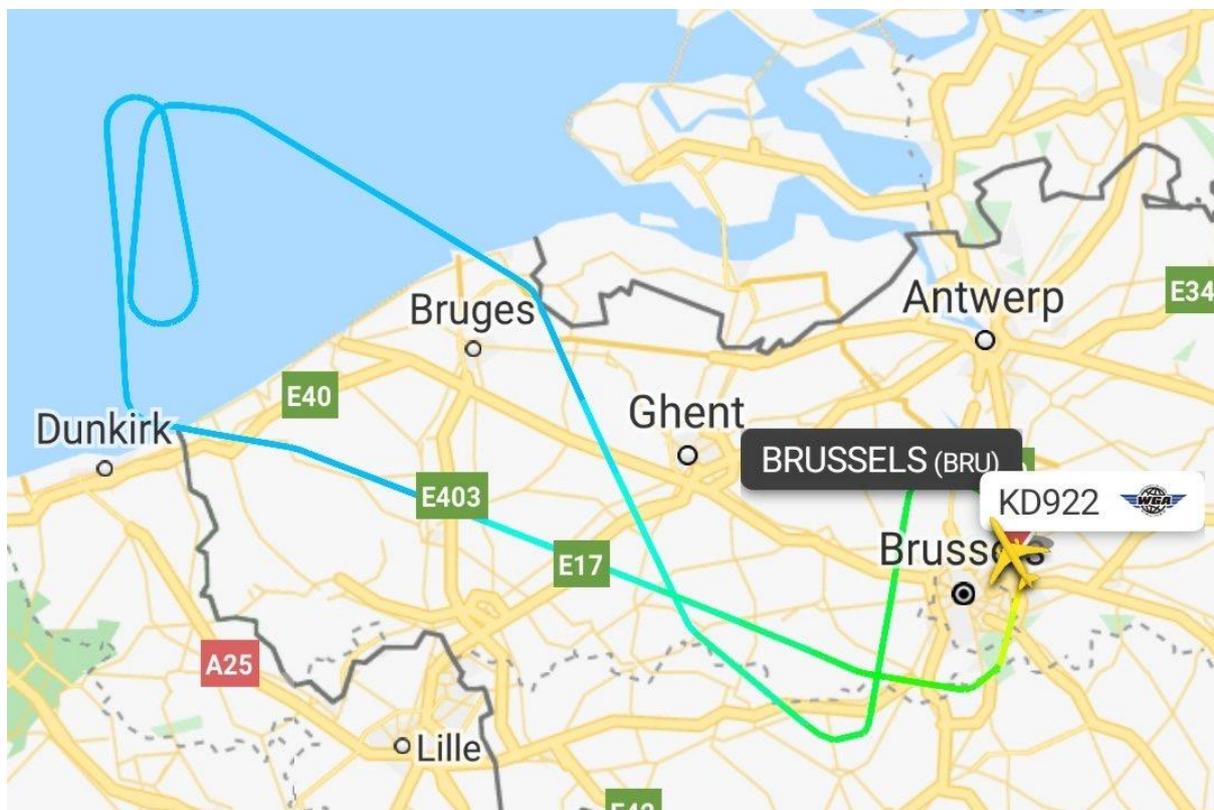


**Incident du 8 août 2020** : comme le montre la seconde photo, cet avion a interrompu son vol, aurait délesté du kérosène au-dessus de la Mer du Nord et est revenu atterrir à Bruxelles-National (décollage 15h07 en 01 en suivant la procédure SID DENUT 8 F, retour et atterrissage en 01 à 16h12)

Cet avion est reparti vers Miami le dimanche 9 août 2020 à 20h03 depuis la piste 01 en suivant la procédure SID DENUT 8 F et a atterri à Miami à 23h15 heure locale après un vol de 9,12 heures

Ces incidents ne préjugent de rien mais conformément à nos missions légales, il est de notre devoir de vous en informer, car pour nous la sécurité prime avant toute autre considération.

La responsabilité de skeyes n'est d'aucune façon engagée dans ces deux incidents, puisque ce MD-11 a bien connu des problèmes techniques qui l'ont empêché d'effectuer la totalité du vol prévu.



## 16.4 BOEING 747-400 KALITTA

Le principe élémentaire de précaution – **partant de la sage responsabilité qu'il vaut mieux prévenir que guérir** – m'impose d'informer le Ministre et la DGTA de deux « **constatations soumises à investigation** » ou « **décollages particuliers** » ou « **manœuvres curieuses** » qui ont été constatés les lundi 27 juillet 2020 et mardi 28 juillet 2020 chaque fois par le même avion de type **Boeing 747-4B** immatriculé **N707CK** de la même compagnie **KALITTA** lors de son décollage en soirée depuis la piste 19 de Bruxelles-National.

Le Boeing 747-400 est un avion quadri-réacteur de 395 MTOW et d'un QC au décollage de 24.8.

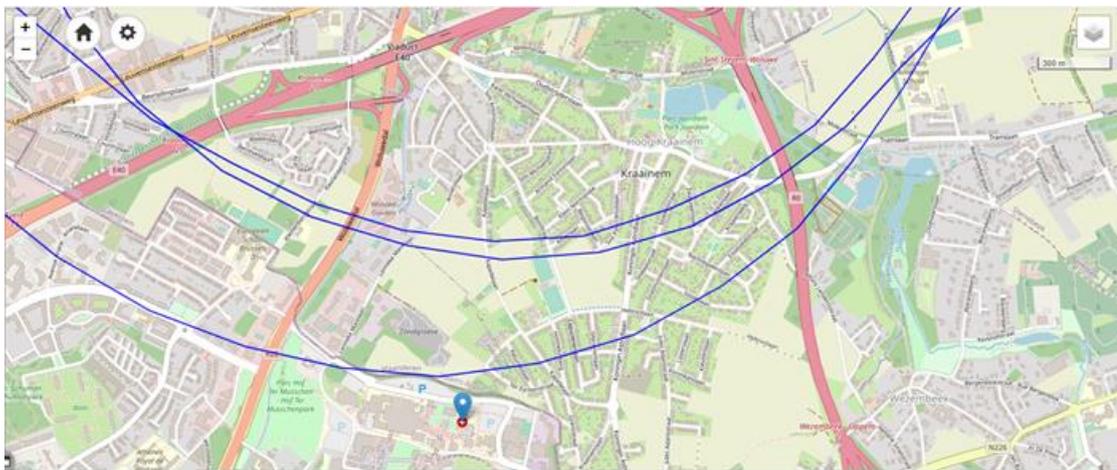
Sur base de très nombreuses réclamations reçues les lundi 27 juillet 2020, mardi 28 juillet 2020 et mercredi 29 juillet 2020, et dans le respect total des dispositions légales dont notamment **la Loi du 28 avril 2010 et l'Arrêté royal du 15 mars 2002**, le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National **tient tout particulièrement à attirer votre attention sur une « probable » diminution des marges de sécurité** telle que constatée lors de décollages d'avions cargo de type Boeing 747-400, plus particulièrement de la compagnie KALITTA, surtout et principalement

depuis la Piste 19 de Bruxelles-National, par une altitude relativement peu élevée de survol à proximité de bâtiments hospitaliers et de zones urbanisées et donc densément peuplées.

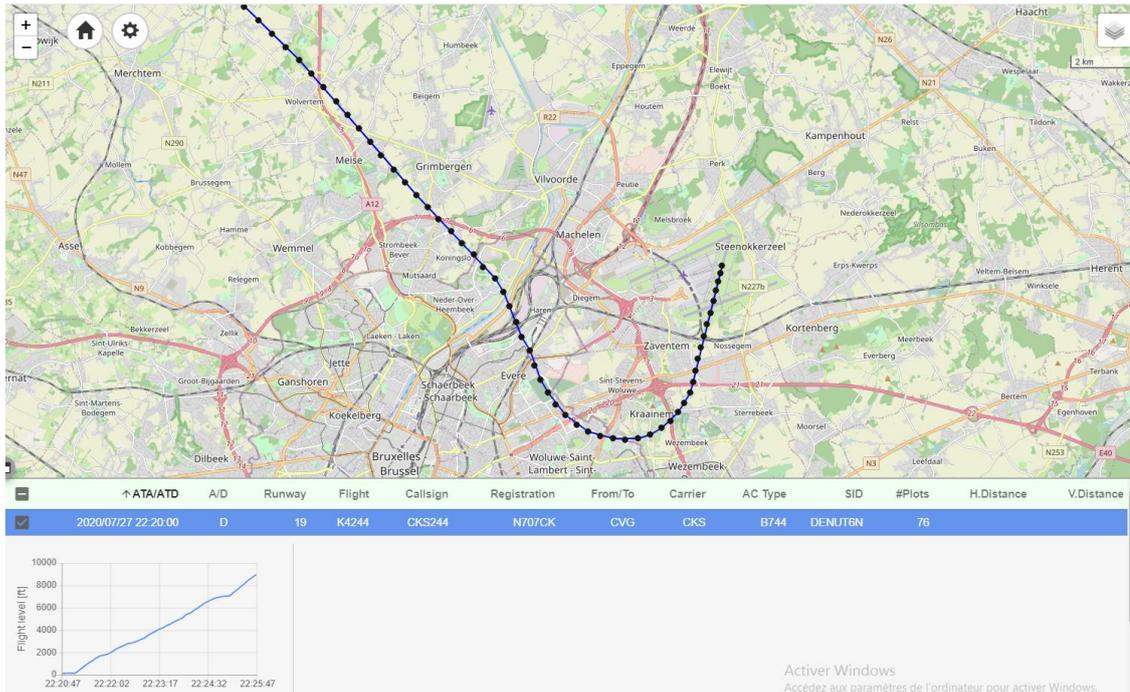
**Partant du principe élémentaire de prévoyance, en ayant porté ces faits à la connaissance du Ministre et de la DGTA dès le mercredi 29 juillet 2020, le Service de Médiation estime avoir relayé les préoccupations des citoyens en terme de maintien d'un niveau acceptable de sécurité, et de ce fait s'exonère de toute responsabilité en cas d'incident ultérieur.**

**Ces faits concernent les vols suivants :**

- **Survol n° 1** - 27/07/2020 à 22h20 LT, décollage depuis la piste 19 d'un Boeing 747-4B KALITTA AIR, immatriculé N-707-CK, vol CKS244 sur procédure **DENUT 6 N** virage droite à **700 pieds**, ayant évolué à 1.725 pieds niveau de la mer et à moins de 200 mètres latéralement des Cliniques Saint-Luc, avion d'un MTOW de 395 tonnes, QC de 22.1, MSN 26.395 mis en service le 03/06/1992 soit 28.1 ans : altitudes successives 997 pieds chaussée de Louvain, 1.150 E.40, 1.583 Tramlaan, 1.685 Ring R.O, 1812 avenue Astrid, 2.015 Parking UCL Saint-Luc, 2.499 avenue Ariane, 2.703 clos des Lauriers Roses et 2.983 pieds chaussée de Haecht



- **Survol n° 2** - 28/07/2020 à 22h25 LT, décollage depuis la piste 19 d'un Boeing 747-4B KALITTA AIR, immatriculé N-707-CK, vol CKS244 sur procédure **DENUT 7 L** virage droite à **1.700 pieds**, avion d'un MTOW de 395 tonnes, QC de 22.1, MSN 26.395 mis en service le 03/06/1992 soit 28.1 ans : altitudes successives 1.010 pieds chaussée de Louvain, 1.161 E.40, 1.489 Tramlaan, 1.944 Parvis Saint-Pierre, 2070 Ring R.O sortie 2, 2.247 avenue de Burbure, 2.449 Place Dumon, 2.954 avenue Grandchamp, 3.307 Musée du Tram, 3.887 Place Saint-Pierre Etterbeek, 5.528 Château Royal de Laeken.



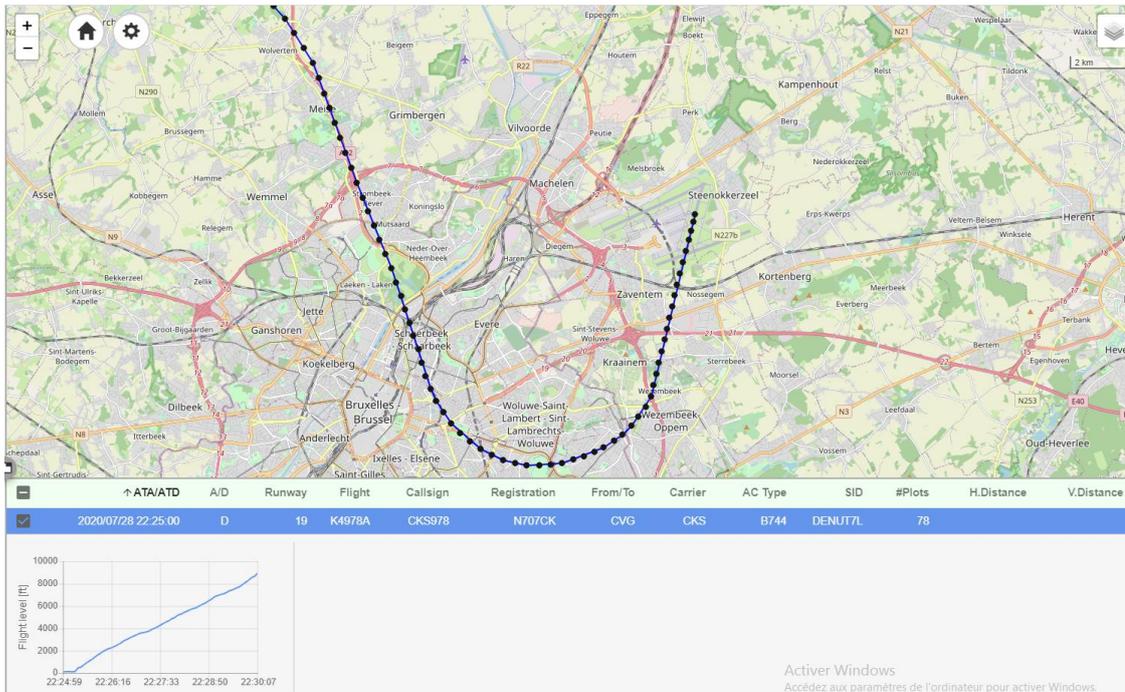
Ce survol n° 2 a connu un problème technique puisqu'il a fait demi-tour à hauteur de Londres en restant à l'altitude de 13.000 pieds, qu'il a effectué des holdings à 13.000 pieds en Allemagne autour de Heiligenstadt et qu'il a finalement atterri à Leipzig à 00h38 LT après un vol écourté de 2 heures 13 minutes.

Ce décollage a suivi la procédure DENUT 7 LIMA avec virage à 1.700 pieds alors que la piste 25R n'était pas utilisée pour les atterrissages et qu'il aurait donc dû suivre la procédure DENUT 6 NOVEMBER avec virage à 700 pieds, conformément à ce qui est indiqué dans les AIP au point EBBR.AD.2.22.3.2.1.1.RWY 19 :

<b>DENUT 7L</b>	<p>Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-315 HUL. LT to intercept R-301 BUB to DENUT.</p> <p><b>RNAV1:</b> [A1700+]-BR016-BR017-DENUT</p>		<p><b>AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059).</b></p> <p>(U)L610 westbound.</p> <p>For TFC overflying London TMA with requested flight level above FL 245.</p> <p>For TFC destination EGKK, EGHH and EGHI.</p>
<b>DENUT 6N</b>	<p>At 700 FT QNH RT to intercept R-315 HUL. LT to intercept R-301 BUB to DENUT.</p> <p><b>RNAV1:</b> [A700+]-BR016[3700+]-BR017-DENUT</p>	<p>Cross R-280 BUB at or above 1 700 FT QNH.</p>	<p><b>AVBL from 2200 to 0459 (2100 to 0359) or when RWY 25R is not AVBL for LDG.</b></p> <p>(U)L610 westbound.</p> <p>For TFC overflying London TMA with requested flight level above FL 245.</p> <p>For TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI.</p>

**De plus, ce survol du mardi 28 juillet 2020 a traversé tout le Domaine Royal de Laeken, en survolant le Château Royal de Laeken du Sud vers le Nord à une altitude de 5.528 pieds, en violation présumée totale de l'Arrêté Royal du 11 juin 1954.**

**11 juin 1954** - Arrêté royal portant interdiction de survol de certaines parties du Royaume : il est interdit de survoler les parties du territoire du Royaume délimitées par une circonférence de 1.500 mètres de rayon centrée sur les Châteaux royaux de Laeken et de Ciergnon (article 1<sup>er</sup>).



Je tiens à attirer l'attention du Ministre et de la DGTA sur le nombre déjà élevé d'incidents constatés avec des avions de type Boeing 747 cargo exploités par cette compagnie KALITTA dont notamment :

- 25 mai 2008, décollage interrompu du N704CK qui se brise en bout de piste 19 à Bruxelles-National
- 7 juillet 2008, le N714CK s'écrase en bout de piste à Bogota suite à un problème moteur
- 5 novembre 2017, le N742CK perd de l'huile lors de son atterrissage en 25R à Bruxelles-National
- 29 mars 2019, le N740CK connaît un incident moteur lors du survol de Meise
- 28 juillet 2020, le N707CK connaît un incident et fait diversion vers Leipzig en volant à 13.000 pieds

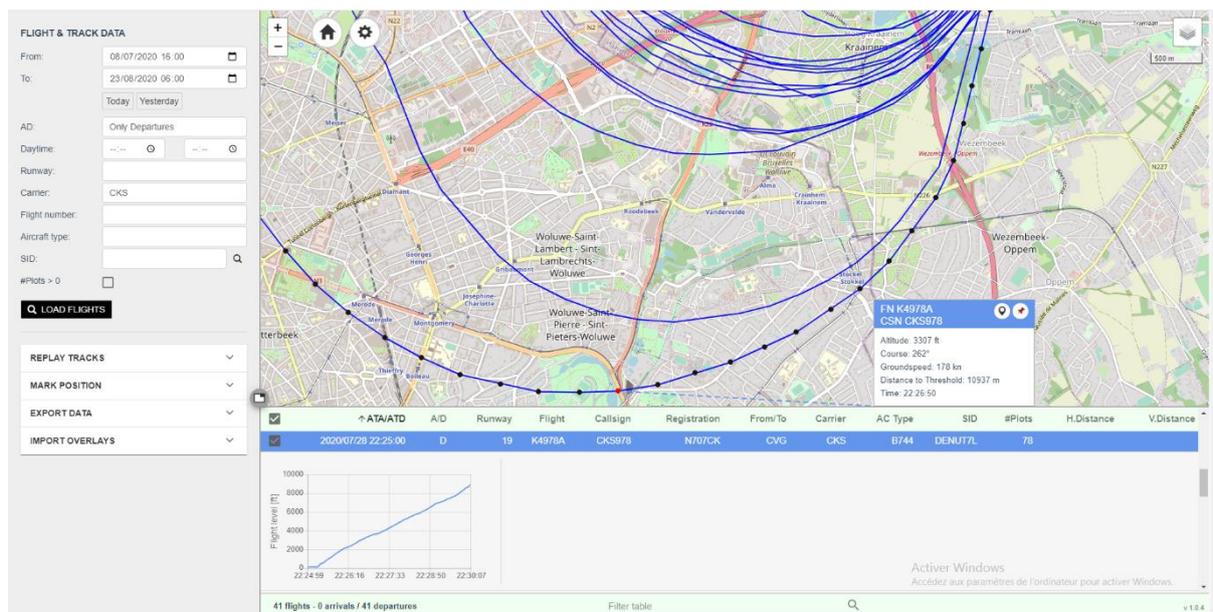
**Nous estimons en toute autonomie, indépendance, neutralité, impartialité et sans aucun conflit d'intérêt, que ces survols de KALITTA - surtout par des avions gros porteurs d'un poids approchant les 400 tonnes au décollage - ne nous paraissent pas du tout indiqués dans les circonstances**

actuelles, et que le principe élémentaire de précaution nous incite à attirer votre attention sur ces décollages depuis la piste 19 avec virage vers la droite par une distance de piste plus courte qu'en 25R ou 25L et qui donc entraînent un survol réel des Cliniques Universitaires Saint-Luc et de zones densément peuplées à une altitude très peu élevée, et à proximité effective d'installations hospitalières (niveau de la mer +/- 50 mètres et altitude des bâtiments hospitaliers de +/- 50 mètres).

Nous pensons que le principe de prudence impose que la piste 25 Left devait être indiquée dans ces circonstances de travaux sur la piste 25R pour les décollages d'avions gros porteurs de plus de 136 tonnes (définition HEAVY de la FAA) : d'une part la piste 25L offrant une distance de piste disponible au décollage (TORA) de 3.211 mètres, et d'autre part la même piste 25L ne présentant aucun obstacle ni de Cliniques Universitaires dans son axe de survol immédiat.

Les règles parues dans les A.I.P. sur l'utilisation des procédures de décollage SID ont été correctement appliquées par skeyes, et les débordements d'altitude constatés dans les virages de ces survols sont de la seule responsabilité des pilotes de la compagnie KALITTA.

**Aperçu de l'ensemble des décollages 19 virage droite des Boeing 747 de la compagnie KALITTA pendant la période des travaux, dont le vol le plus au sud, celui du 28 juillet 2020 à 22h25 LT (vol CKS 978 – N707CK en DENUT 7 LIMA, 2.000 pieds à Wezembeek-Oppem, 2.500 pieds à Stockel et 3.300 pieds au Musée du Tram) :**

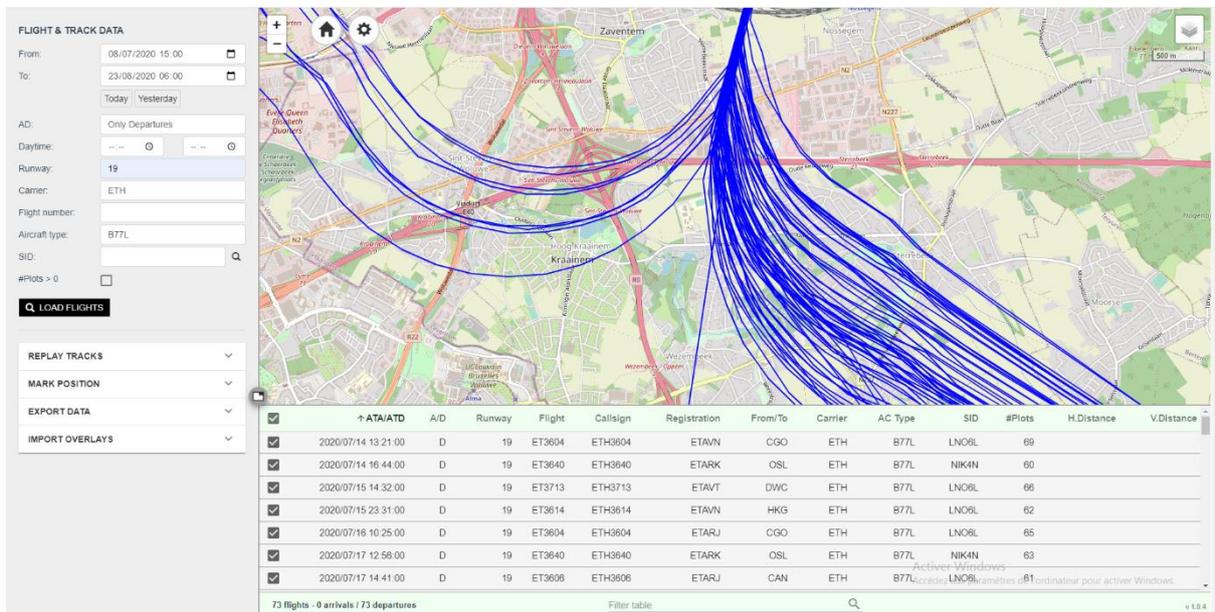


Nous recommandons (article 3 § 2 - 3°, 5° et 6° et Article 6 de la Loi du 28 avril 2010), de ce fait, de veiller à imposer systématiquement la piste 25 R/L au décollage pour les avions gros porteurs de plus de 136 tonnes et d'éviter au maximum la piste 19 pour de tels avions gros porteurs, puisque selon diverses études de sécurité, dont A.A.C et EGIS-AVIA, la piste 19 est plus courte, en pente et n'est pas une piste adaptée (not a mature runway).

## 16.5 BOEING 777 ETHIOPIAN

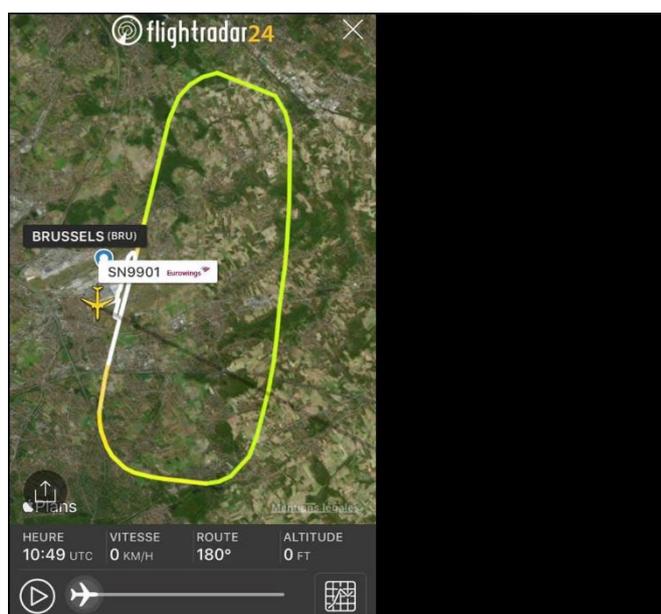
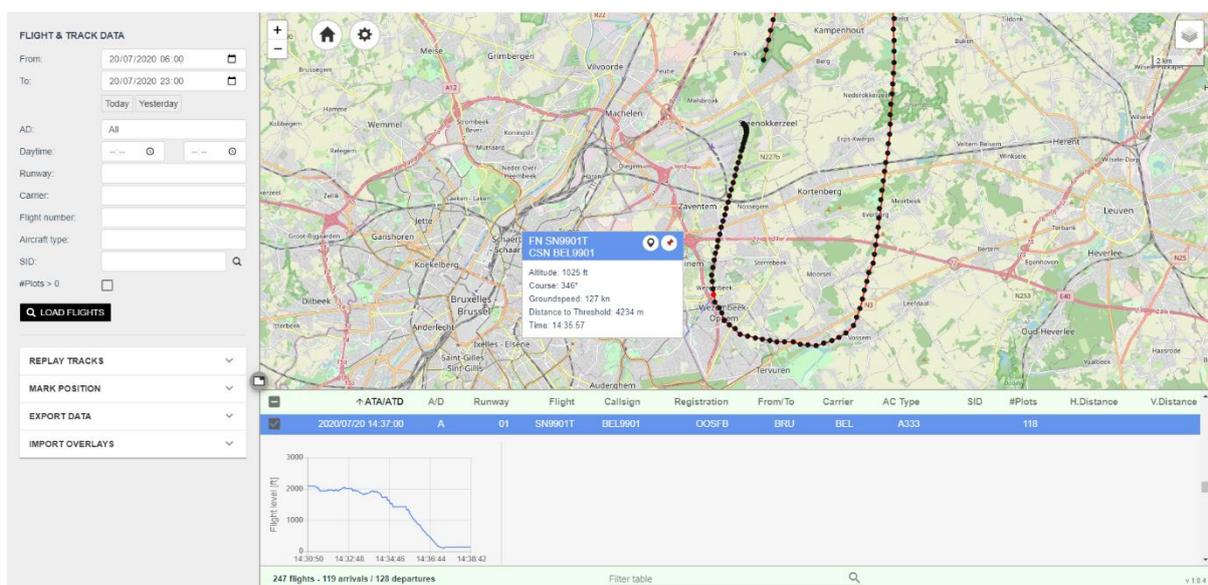


Un total de 73 décollages de Boeing 777 ont été effectués depuis la piste 19, principalement de la compagnie cargo ETHIOPIAN, le Boeing 777 est un avion bi-réacteur de 348 MTOW disposant d'un QC au décollage entre 10.2 et 10.7 reste un avion assez bruyant à la taille impressionnante. Les rayons de virage sont terriblement éclatés comme le démontre le tracé radar ci-dessous :



## 16.6 OBSERVATION DU LUNDI 20 JUILLET 2020 SUITE À UN VOL D'ESSAI DE BRUSSELS AIRLINES

Un vol d'essai à basse altitude en décollage 01 puis en atterrissage 01 a suscité de nombreuses questions et interrogations, cet avion a décollé en 01 à 14h30 survolant Perk à 2.092 pieds et en restant stabilisé à cette altitude, puis descendant rapidement à 1.914 pieds à Mierenberg lors du survol de l'autoroute E.40, la British School de Tervuren à 1.431 pieds, la chaussée de Malines à Wezembeek-Oppem à 1.330 pieds, l'avenue des Violettes et la Maison Communale de Wezembeek-Oppem à 1.228 pieds, l'avenue de Wezembeek à 1.025 pieds et croisant la Tramlaan à 796 pieds pour atterrir à 14h37 ; suite à l'évolution à assez basse altitude et la procédure suivie, de nombreux observateurs ont cru à un avion en difficulté qui venait rapidement atterrir à Bruxelles-National.



Médiation Aéroport Bruxelles  
20 juillet

Vol d'essai très court d'un Airbus A-333

Identifier Ajouter un lieu Modifier

J'aime Commenter Partager

Votre commentaire...

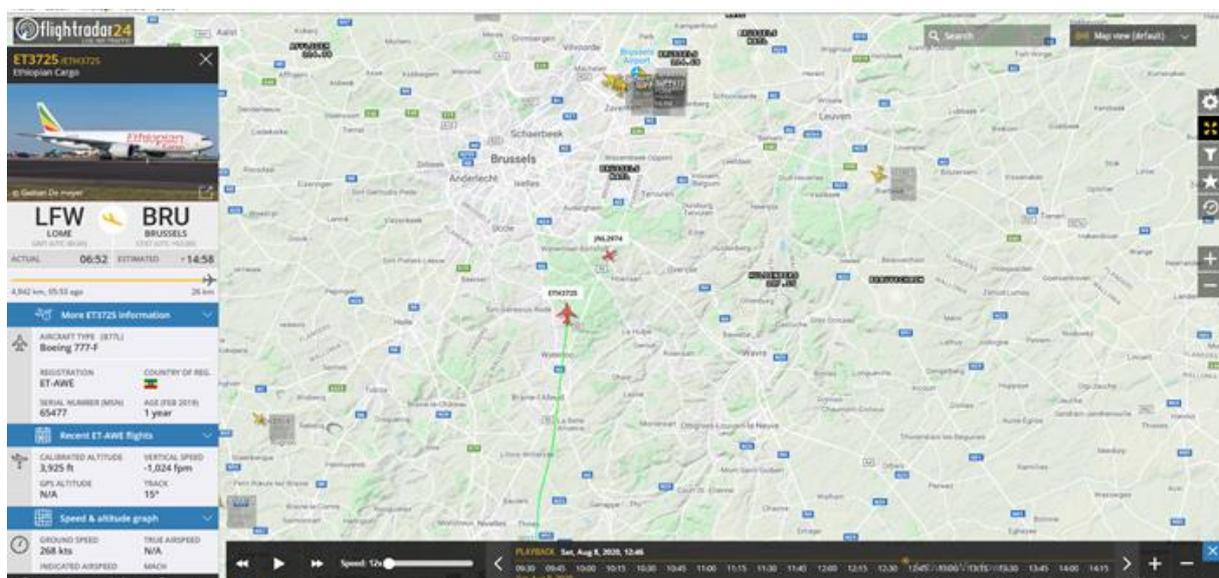
## 16.7 OBSERVATION DU SAMEDI 8 AOÛT 2020 RAPPORTÉE LORS DE PLUSIEURS APPROCHES EN PISTE 01

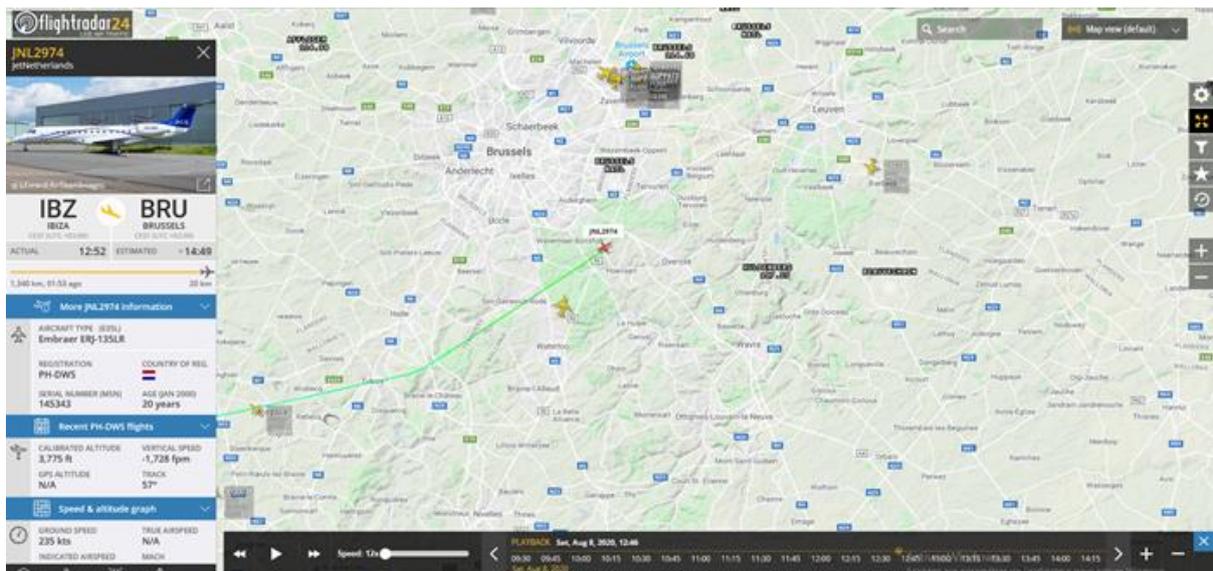
En toute autonomie, indépendance, neutralité et impartialité, nous avons porté à la connaissance du Ministre et de la DGTA les faits suivants, qui résultent de plusieurs plaintes qui sont toutes relatives à une observation d'abordage qui aurait (**conditionnel**) été évité lors d'alignement dans l'axe final de la piste d'atterrissage 01 de Bruxelles-National, le samedi 8 août 2020 entre 14h45 et 15h00. Ces faits nous ont été signalés en temps réel par le canal des réseaux sociaux, et n'ont pas fait l'objet d'appels téléphoniques au moment même.

En avertissant le Ministre et la DGTA de cette constatation, nous avons accompli notre mission et dès lors notre responsabilité est totalement exonérée du fait de leur avoir notifié cette observation dont l'analyse détaillée n'est plus de notre ressort.

Nous vous reproduisons avec emploi des verbes au temps du "**conditionnel**" les propos qui nous ont été rapportés et les altitudes et faits qui nous ont été signalés comme tels, nous ne préjugeons rien et transmettons fidèlement sans autre commentaire les remarques que nous avons bien reçues à ce sujet.

Les vols JNL2974 et ETH-3725 auraient (**conditionnel**) évolué trop proche l'un de l'autre lors de leur positionnement final vers la piste 01, l'image FR24 donne le Boeing 77L immatriculé ET-AWE à 3.925 pieds et semblerait (**conditionnel**) trop proche de l'avion qui le précède soit l'Embraer 135 immatriculé PH-DWS assurant le vol privé en provenance d'Ibiza JNL2974 donné par FR24 à 3.775 pieds, soit 150 pieds d'écart alors que normalement il faut maintenir une séparation verticale d'au moins 1.000 pieds.



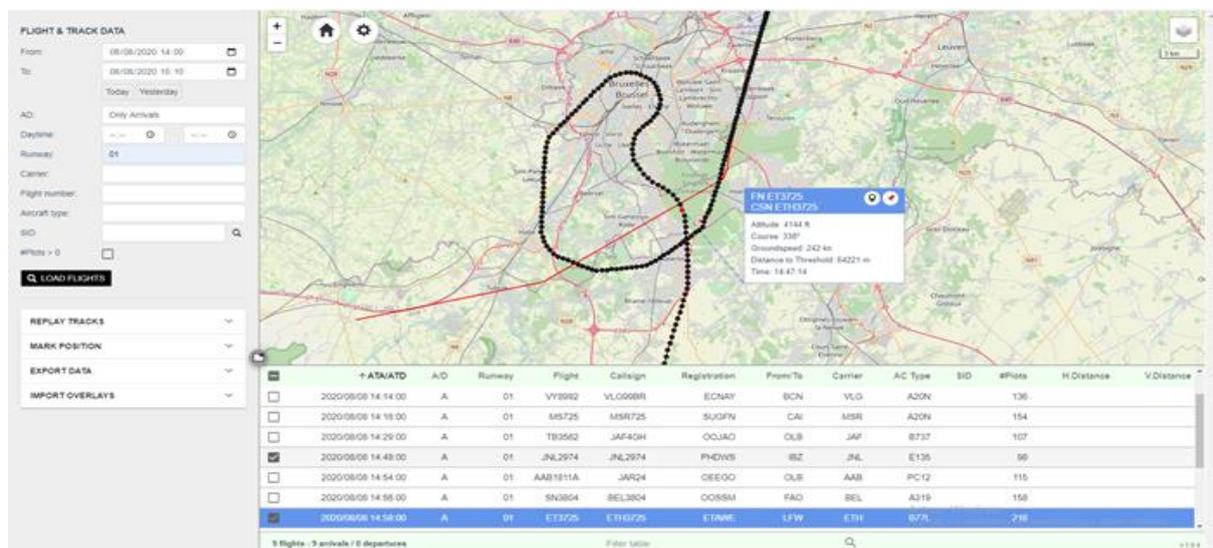


Au même point le vol JNL serait (**conditionnel**) passé à 14h46.26' à une altitude de 3.503 pieds, tandis que le vol ETH y serait (**conditionnel**) passé à 14h47.18' à une altitude de 4.091 pieds; soit un écart qui serait (**conditionnel**) de 52 secondes et une différence d'altitude qui serait (**conditionnel**) de 588 pieds.

Le vol ETH a effectué une manœuvre de Go Around par le Nord-Ouest de Bruxelles, qui aurait débuté (**conditionnel**) à 14h46.18' alors qu'il se trouverait (**conditionnel**) à une altitude de 4.251 pieds, et a atterri sur la piste 01 à 14h58 après un nouvel alignement à 14h54.42'.

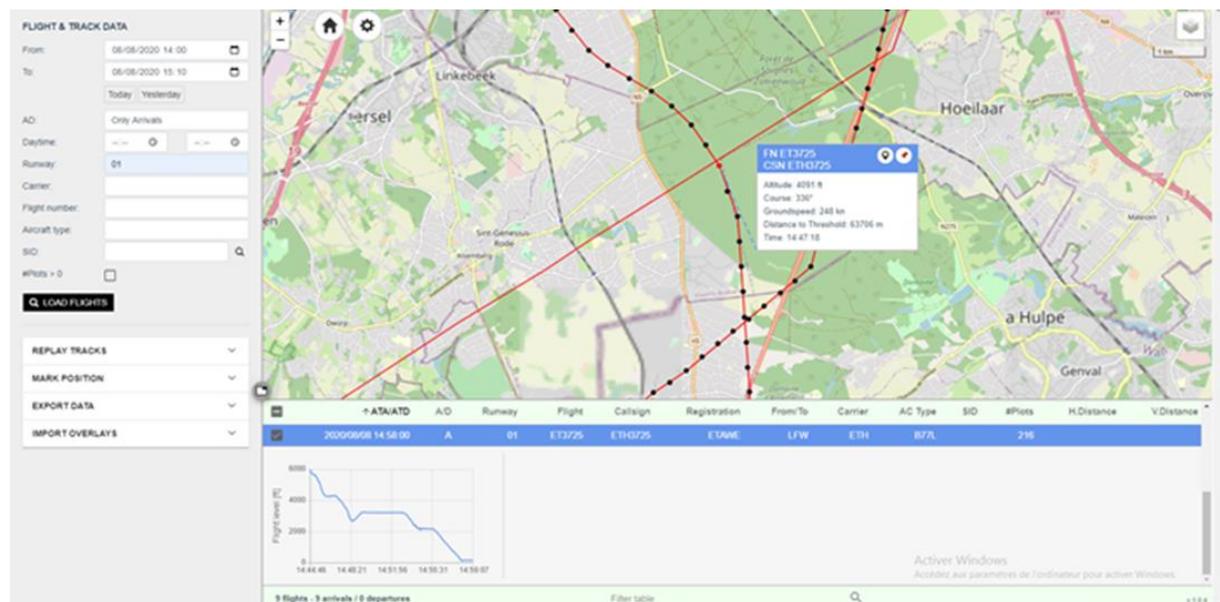
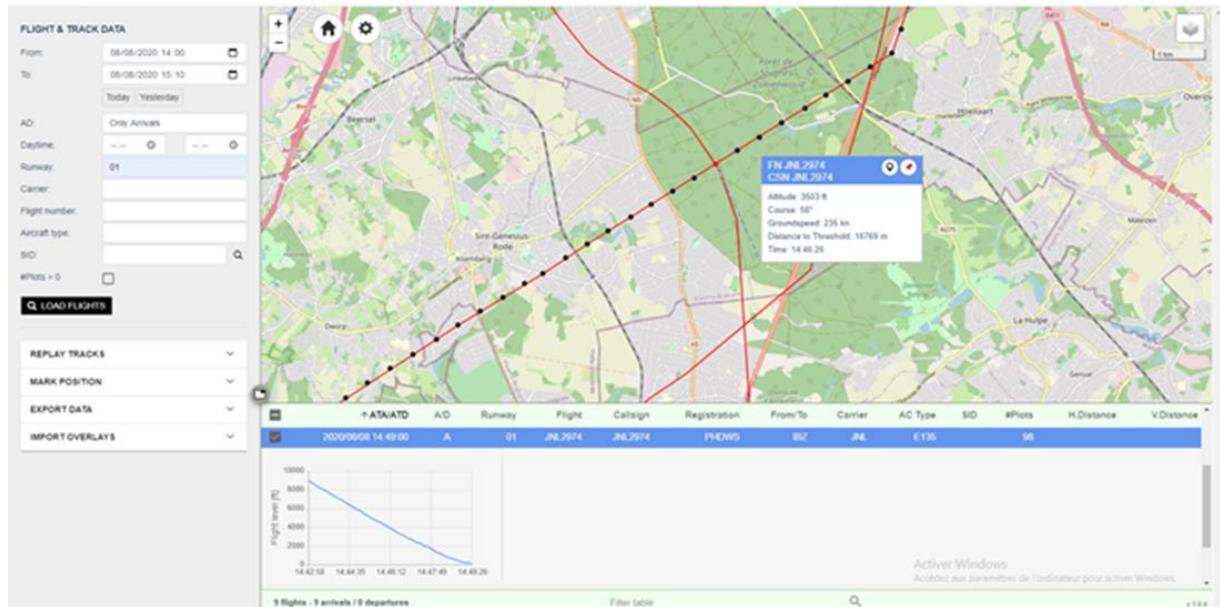
**Le contrôle aérien a veillé à séparer les avions afin d'éviter tout risque d'abordage**, en constatant que l'Embraer évoluait moins vite que les avions qui le suivaient, et a orienté le vol ETHIOPIAN vers une manœuvre d'éloignement, le contrôle aérien a agi de façon préventive et coordonnée dans le respect de ses missions de contrôle en veillant à faire respecter les séparations règlementaires entre les avions.

Tout comme le policier qui gère la circulation et évite les accidents, **le contrôle aérien a pour mission de veiller à la sécurité du trafic aérien**, à organiser les flux d'approche en les dirigeant et séparant vers la piste assignée à ce moment pour l'atterrissage en maintenant une séparation verticale et horizontale de sécurité entre tous les aéronefs en approche.



La manœuvre de Go Around imposée au vol ETHIOPIAN est une décision préventive.

Ces faits ont été portés à la connaissance de la cellule AAIU de la DGTA.



Skeyes nous a apporté la réponse suivante en date du 18 août 2020 qui est claire et ne suscite aucune réaction :

« L'avion immatriculé ETH3725 est arrivé du sud-est pour une approche en direction de la piste 01.

Trois autres avions (BEL3804 / JNL2974 / JAR24) étaient également en approche de la piste 01 et arriveraient peu de temps avant et après l'avion ETH3725.

À ce moment-là, plusieurs activités de paradrop avaient lieu (Namur, Schaffen, Hoevenen). En outre, il y avait un avion en approche vers EBKT, et la zone de départ et la restriction «Leuven Rechtdoor» ont également dû être prises en considération par l'ATC.

ETH3725 était initialement prévu d'être en approche derrière JNL2974.

Afin de séquencer JNL2974 et ETH3725, des instructions de vitesse ont été données aux deux avions.

À un certain moment, l'ATC a décidé de diriger l'ETH3725 vers le nord-ouest afin d'obtenir des milles supplémentaires et d'assurer que la séparation serait maintenue avec l'autre avion.

Quelques instants plus tard, l'ATC a dirigé l'ETH3725 vers la route d'approche finale de la piste 01, pour la continuation de l'approche. De plus, l'ATC a réautorisé l'avion pour l'approche ILS sur la piste 01.

À un certain moment, l'ATC a revu (rétracté) l'autorisation d'approche précédente et a décidé de diriger l'avion derrière l'autre avion (JAR24 et BEL 3804). L'avion a été prié de maintenir les 3000 pieds pendant ce guidage.

Les instructions de guidage ont provoqué la trajectoire relativement inhabituelle du vol ETH3725.

L'événement sera examiné en détail par skeyes. De cette manière, les «leçons apprises» pourraient être formulées pour améliorer la situation. »

## 16.8 OBSERVATION RAPPORTÉE DU MARDI 11 AOÛT 2020 DE 3 DÉCOLLAGES 01 EN CIV 9 ENTRE 19H54 ET 20H28

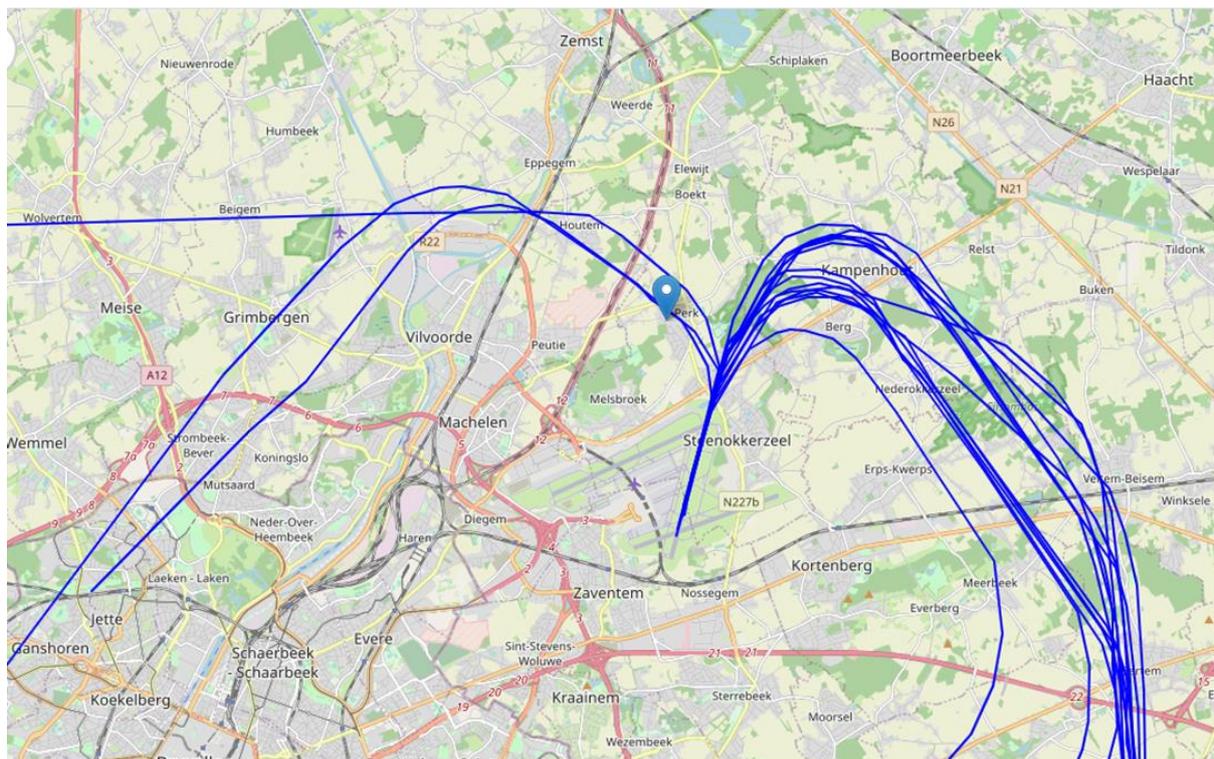
Une réclamation nous a été adressée relative à l'utilisation d'un SID CIV 9 F pour 3 décollages de la même compagnie aérienne depuis la piste 01, lesquels vers la balise CIV ont tous viré par la gauche et non par la droite.

Skeyes nous a répondu en date du 27 août 2020 que ces 3 vols avaient reçu un plan de vol alternatif du fait que les pilotes prétendaient que la procédure CIV 9 F par la droite n'était pas reprise dans leur banque de données FMS, et qu'ils ne pouvaient dès lors la suivre ; pourtant c'est bien une procédure conventionnelle qui peut être volée sans FMS (FMS = Flight Management System, système de gestion de vol ou manager de vol est un logiciel embarqué en avionique qui a pour but d'assister le pilote pendant le vol en fournissant des renseignements sur le pilotage, la navigation, la consommation de carburant et l'estimation du plan de vol).

Une concertation aura lieu à ce sujet entre skeyes et la compagnie aérienne concernée.

CIV 9F

At 700 FT QNH TR 028. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD.  
At 3 DME HUL RT to intercept R-071 CIV INBD to CIV.



ATA/ATD	A/D	Runway	Flight	Callsign	Registration	From/To	Carrier	AC Type	SID
2020/08/11 19:54:00	D	01	FR526	RYR526	EIDHZ	ALC	RYR	B738	CIV9F
2020/08/11 20:03:00	D	01	FR2951	RYR6J	EIEKV	MAD	RYR	B738	CIV9F
2020/08/11 20:28:00	D	01	FR2923	RYR9GM	EIDWT	AGP	RYR	B738	CIV9F

## 16.9 OBSERVATION RAPPORTÉE DU MERCREDI 12 AOÛT 2020 À 08H12, DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE 19

Nous avons reçu une réclamation assez inquiétante d'un habitant de Tervuren :

« Op 16 augustus, tussen 8 en 9 uur heeft een vliegtuig komende van Barcelona, een landing proberen maken op de korte baan 01/19, maar blijkbaar moeten staken. Daardoor is hij heel dicht bij een opstijgend vliegtuig, richting Athene geweest, op heel lage hoogte. Een paar seconden verschil en er was een verschrikkelijk ongeval met honderden doden! ....

Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

35

*Ik zou graag willen weten wat uw bevindingen hierover zijn, en wat u gaat ondernemen om de huidige heel gevaarlijke situatie te verhelpen!?... »*

Ces affirmations nous paraissent curieuses car ne correspondant pas du tout à nos propres observations, nous avons demandé de plus amples informations à skeyes, d'autant que notre analyse personnelle nous donnait une autre vision plus rassurante de ces deux vols avec une séparation totalement respectée entre ces 2 mouvements.

Au moment du touchdown de l'avion atterrissant en piste 19 (08h13:38') l'avion décollant avait déjà quitté la piste de décollage 19 (08h12:14'), et **le croisement entre les deux vols s'est effectué avec plus d'une minute d'intervalle**. Dès lors nous avons interrogé skeyes sur ce cas (overshoot 19 et décollage 19) en estimant que le contrôle aérien avait réagi de façon correcte et adaptée et qu'à aucun moment la sécurité du trafic aérien n'a été compromise.



Skeyes nous a répondu en date du **27 août 2020** de façon correcte et claire qui ne suscite aucun commentaire :

*« Au moment de l'atterrissage du RYR 7 ZJ, la visibilité sur la piste 19 était très réduite.*

*Avant l'atterrissage, ce vol avait donc déjà reçu des instructions pour une éventuelle remise des gaz: «Climb 3000 FT on RWY HDG» ('monter à 3000 pieds dans l'axe de la piste') afin d'anticiper et d'éviter un éventuel conflit avec le départ précédent (BEL83GL).*

*Dès que le RYR 7 ZJ amorce l'approche interrompue et qu'il s'avère que la séparation, tant latérale que verticale, est bien assurée, il reçoit l'ordre d'entamer un virage à gauche: « Turn left HDG 060 » ('Tourner à gauche cap 060').*

Conclusion:

1. Nous voyons l'anticipation correcte par l'ATCO (contrôle aérien) d'un éventuel Go Around.
2. Les séparations minimales entre les deux aéronefs ont toujours été respectées
3. La sécurité n'a à aucun moment été compromise.

Autre détail : Le RYR 7 ZI a survolé le THD « threshold » (seul de piste) de la RWY19 exactement 2'22 après que le T/O Clearance fut donné pour le BEL 83 GL.

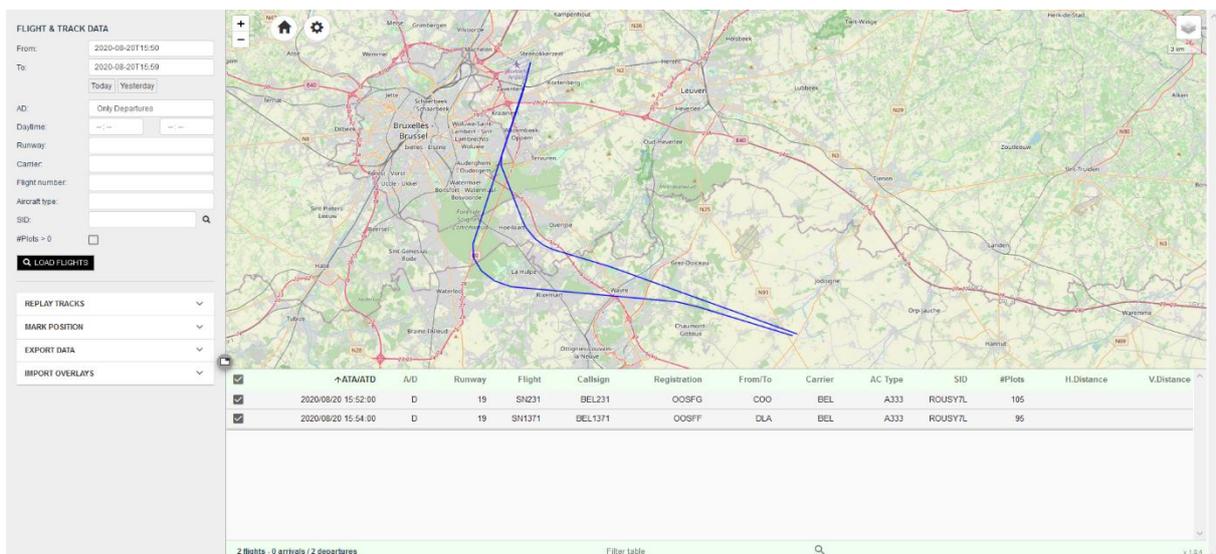
Or, pour le calcul de la capacité de cette piste, nous utilisons 1'40 de séparation »

En **conclusion**, il s'avère que l'auteur de la plainte avait observé ces faits sur un site internet avec vision rapide en situation chronologique de rediffusion de vols passés dans la section historique, et que cette vision x 12 donnait à penser que les vols en questions auraient pu se croiser, ce qui n'était absolument pas le cas !

## 16.10 OBSERVATION RAPPORTÉE DU JEUDI 20 AOÛT 2020 À 15H55

Nous avons reçu plusieurs réclamations dont des appels téléphoniques en temps réel et des notifications directes sur les réseaux sociaux pour deux décollages 19 rectilignes, tout droit dans l'axe de piste, qui suivaient le même couloir que celui des atterrissages 01 :

- ➔ **15h52 décollage depuis la piste 19** de l'**AIRBUS A.333 OO-SFG BRUSSELS AIRLINES**, vol **BEL 231** en procédure **ROUSY 7 LIMA**, virage gauche à 700 pieds



- ➔ **15h54 décollage depuis la piste 19** de l'**AIRBUS A.333 OO-SFF BRUSSELS AIRLINES**, vol **BEL 1371** en procédure **ROUSY 7 LIMA**, virage gauche à 700 pieds



Ces **deux décollages** successifs ont viré **au-delà des 700 pieds** repris dans la procédure SID ROUSY 7 Lima, soit à 3.976 pieds à hauteur de la Drève de Bonne Odeur pour le vol BEL 231 qui a successivement survolé ensuite Rixensart, Genval et Wavre ; et rue au Bois/drève de la Demi-Heure pour le vol BEL 1371 qui lui a survolé ensuite Overijse, Maleizen, Bierges et Basse-Wavre.

A cette date précise, il faisait très chaud, très lourd, et très sec.

Le contrôle aérien nous a fourni **l'explication suivante** :

*« EBBR TWR SVR checked yesterday with regards to 2 departures of Brussel Airlines which were of some concern to the Mediator. Apparently both ACFT were unable to comply with the climb requirements mentioned in the SID. Various reasons can cause this and most of the time it will be a combination of several factors. For example a certain Load on Board, warm weather, wind conditions,....*

*The exact reasons are unknown to ATC. »*

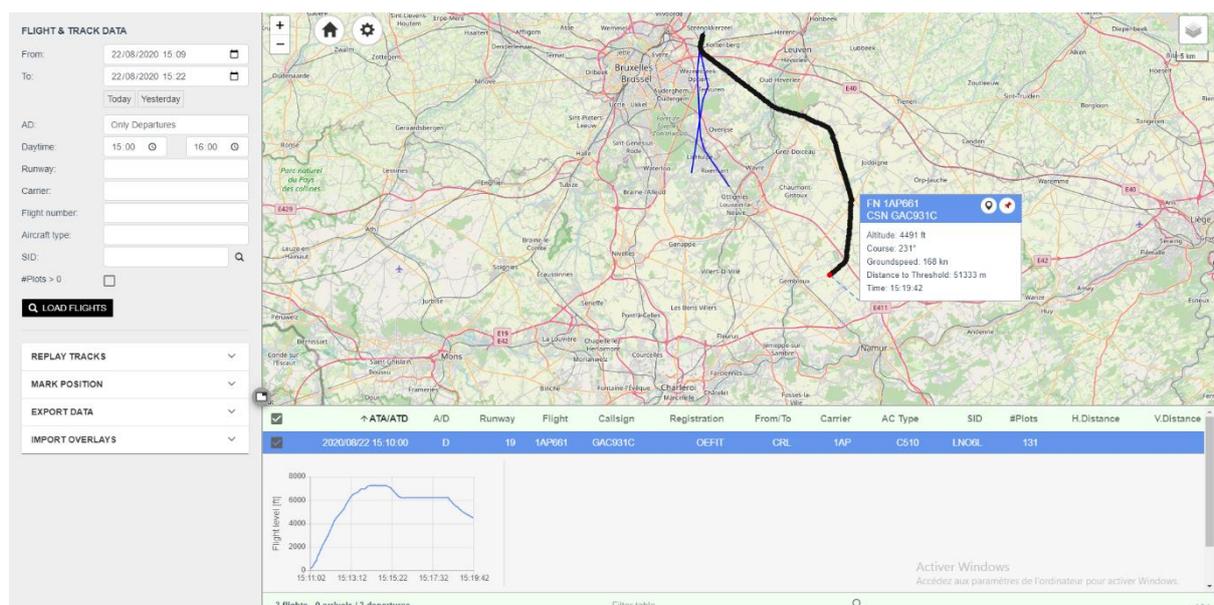


## 16.11 OBSERVATION RAPPORTÉE DU SAMEDI 22 AOÛT À 15H20

Nous avons reçu plusieurs réclamations dont des appels téléphoniques en temps réel pour deux décollages 19 rectilignes, tout droit dans l'axe de piste, qui suivaient le même couloir que celui des atterrissages 01.

- Le vol **1AP661 (GAC931C)** décolle de la piste 19 à 15h10 vers Charleroi, avion de type C510 (Cessna Citation Mustang aviation privée) immatriculé OE-FIT en procédure LNO 6 LIMA, après avoir atteint 7.239 pieds à Hamme-Mille à 15h14.30', cet avion entame une descente vers Charleroi par une boucle vers la gauche et s'aligne à Grand-Leez à 4.491 pieds à 15h19.42'
- Le vol **RAM2831** décolle de la piste 19 à 15h17 vers Casablanca, avion de type Boeing 737-800 immatriculé CN-RGM en procédure CIV 2 Lima, il est dévié de sa trajectoire de 171° à 211° à Tervueren à 15h19.18' et survole Ohain à 15h21.18 à 8.883 pieds en suivant le cap 1890
- Le vol **UAE184** décolle de la piste 19 à 15h20 vers Dubai, avion de type Boeing 777 Cargo immatriculé A6-EQL en procédure SOPOK 6 Lima, il est dévié de sa trajectoire à Wezembeek-Oppem, du cap 186° au cap 1840 à 15h21,42', à une altitude de 2.949 pieds, suit le cap 176° à 178° jusqu'à Hoeilaart à 15h23.10 à une altitude de 5.175 pieds puis vire vers la gauche en direction du cap 146° en survolant Limal à 15h24.14' à 8.835 pieds

Le contrôle aérien a veillé à séparer les 3 avions afin d'éviter tout risque d'abordage, en constatant que le C510 évoluait moins vite que les deux avions qui le suivaient, et a orienté les vols RAM et



UAE sur un cap +/- droit dans l'axe de piste pour **assurer une séparation verticale et horizontale entre les 3 vols aux divers moments de leur évolution dans l'espace**, le contrôle aérien a agi de façon préventive et coordonnée dans le respect de ses missions de contrôle.

Ces faits ont été portés à la connaissance de la cellule AAIU de la DGTA.

## 16.12 VIRAGES LARGES DES AVIONS GROS PORTEURS 747 EN DÉCOLLAGE 19

Un total de 49 décollages d'avions des types **Boeing 747-400** ou **Boeing 747-800** ont été effectués depuis la piste 19 sur les 104 recensés pendant la période des travaux, soit 55 avions qui ont demandé ou obtenu pour des raisons de performance une autre piste que la piste de décollages 19.

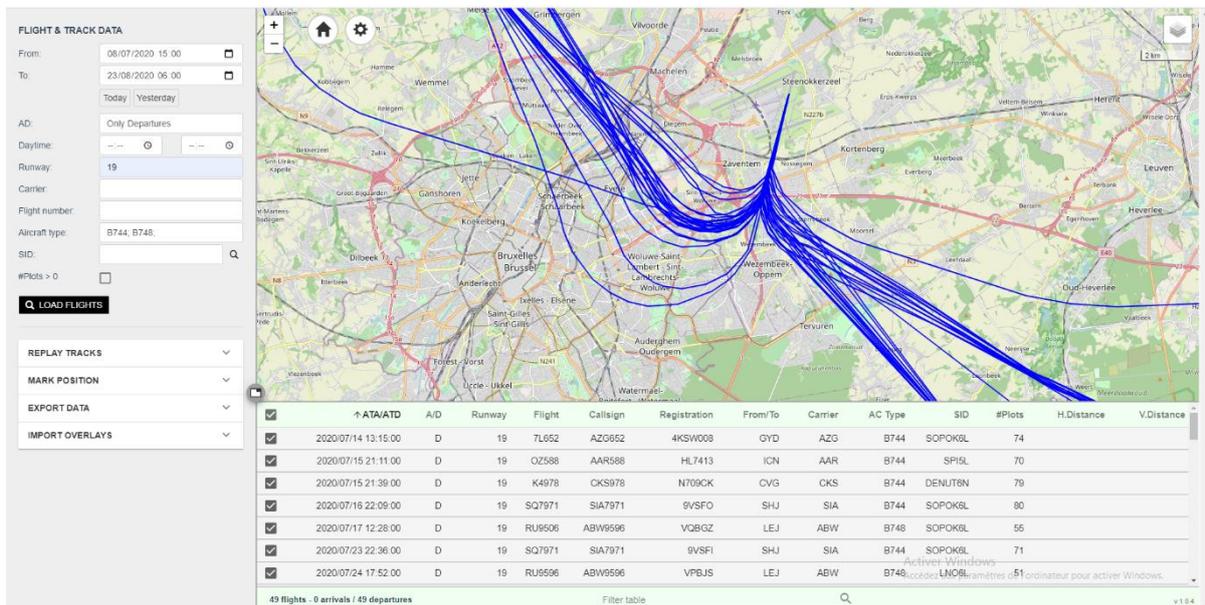
Les faits analysés ont démontré – en toute impartialité et neutralité – que dans certaines conditions et sur base des calculs de performance, la piste 19 **n'est pas la piste la mieux indiquée pour des décollages de Boeing 747**.



**Vouloir à tout prix considérer que la piste 19 serait en tous points identique et comparable aux pistes 25 est un raisonnement qui ne tient pas compte du moindre équipement de la piste 19, de la présence d'obstacles à ces extrémités, du fait qu'elle est en pente et qu'elle est la plus courte de toutes les pistes.**



Ce quadri-réacteur d'un MTOW de 395 tonnes dispose d'un QC au décollage de 18.6 (SINGAPORE), 24.0 (SINGAPORE) ou de 24.8 (KALITA), et reste un avion très bruyant qui monte plus lentement et donc prend moins vite l'altitude requise pour entamer sa manœuvre de virage en piste 19 à 700 ou 1.700 pieds :



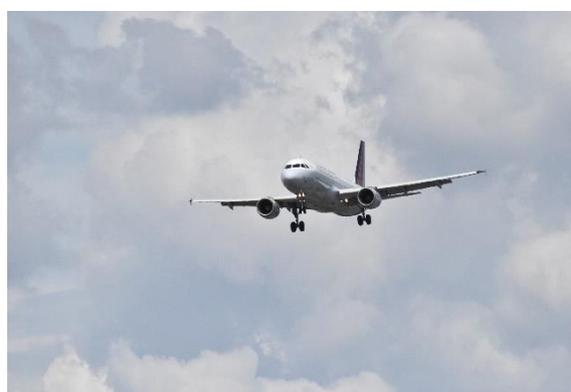
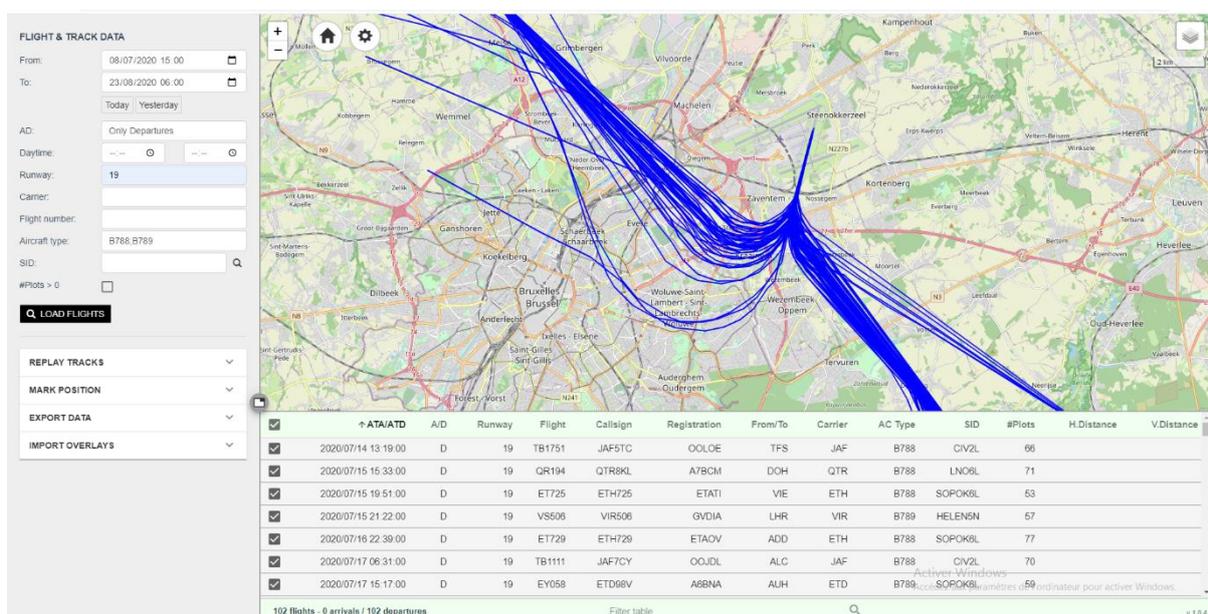
## 16.13 VIRAGES LARGES DES BOEING 787 EN PISTE 19

Le **Boeing 787** est un avion bi-réacteur long courrier, d'un MTOW de 228 tonnes en version 800 (Boeing 788) avec un QC au décollage de 2.7 et d'un MTOW de 253 tonnes en version 900 (Boeing 789) avec un QC au décollage de 2.9.

Nous avons déjà remarqué, et signalé à la DGTA, que le Boeing 787 bien que silencieux, **décolle avec des virages beaucoup plus larges** que les autres avions, vraisemblablement à cause d'**une vitesse plus importante au décollage** que les autres avions, vitesse plus importante impliquant un virage beaucoup plus large.

Ce phénomène a été remarqué et analysé également pour les décollages de **Boeing 787** depuis la piste 25R et a fait l'objet de différents signalements au Ministre et à son administration de l'Aéronautique (D.G.T.A.).

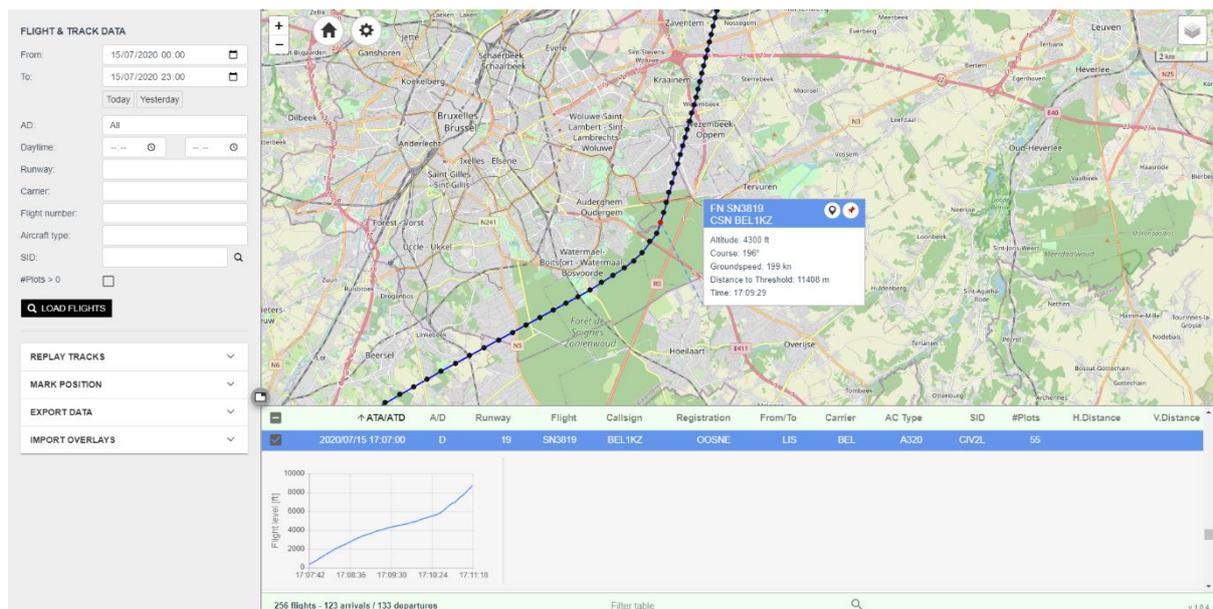
Un total de 102 décollages d'avions de type Boeing 787-800 ou 900 ont été effectués depuis la piste 19 :



## 16.14 VIRAGES LARGES EN DÉCOLLAGES 19 EN PROCEDURE CIV 2 LIMA

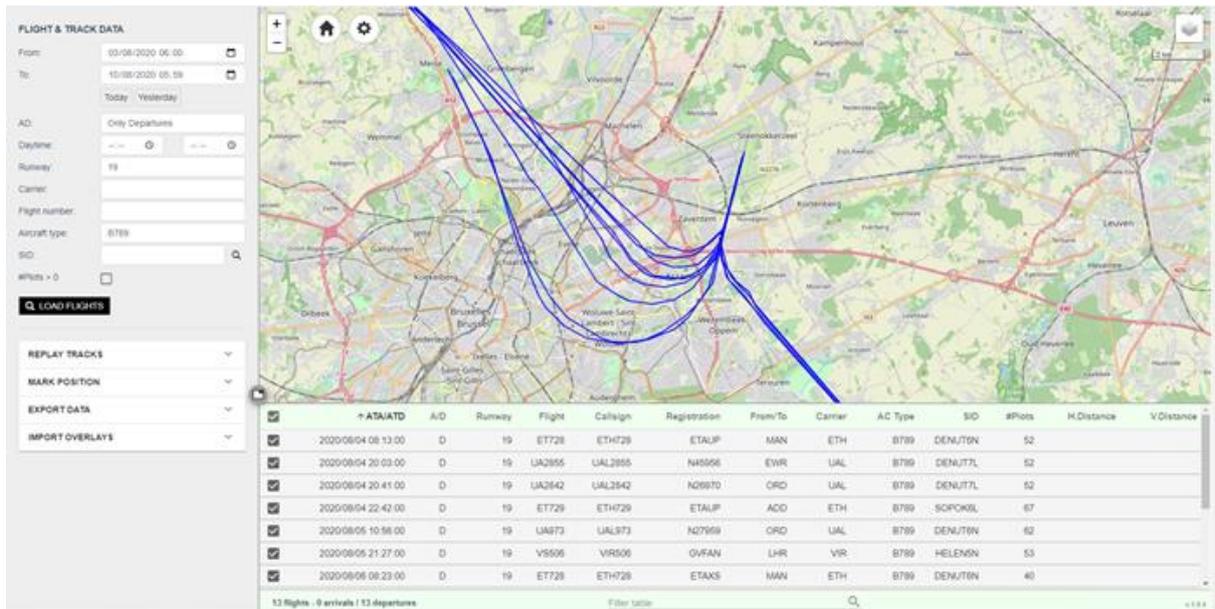


Divers décollages tout droit dans l'axe de la piste 19 nous ont été rapportés, comme le cas soulevé ci-après concernant le décollage d'un Airbus A.320 OO-SNE de Brussels Airlines le 15 juillet 2020 à 17h07, vol SSN 3819, qui a entre autres survolé Watermael-Boitsfort à une altitude de 4.800 pieds :



Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

43



## 17. Analyse des remarques sur la météo et l'utilisation des pistes qui nous ont été signalées au travers des plaintes

### 17.1 CONDITIONS MÉTÉO PARTICULIÈRES

La phase calendrier de ces travaux a été marquée par une première partie de températures très élevées, d'une période de canicule prolongée. La deuxième partie consistant en périodes plus variées et compliquées avec des vents forts, des orages, de fortes pluies, et même du brouillard très important.

Comme les valeurs des composantes de vent n'ont pas été modifiées pendant la période des travaux, et que la piste 19 était en usage principal et unique, la norme maximale de vent arrière était bien de 3 nœuds.

RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
<b>Tailwind MAX</b>	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)
<b>Crosswind MAX</b>	20 kt	20 kt	20 kt
RWY in use	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)	
<b>Tailwind MAX</b>	7kt	7kt	
<b>Crosswind MAX</b>	20 kt	20 kt	

## 17.2 COMPOSANTES DE VENT

Comme la piste 25R était fermée à tout trafic, à certains moments le choix des pistes s'est avéré très complexe et difficile, surtout avec un vent au-delà entre 280° et 340° ; ce qui est arrivé à plusieurs reprises dont :

- **13.07.2020** : utilisation de la piste 01 avec du vent arrière
- **15.07.2020** : vent négatif en 01 : 250° et 3 nœuds
- **16.07.2020** : vent négatif en 01 de 320°
- **16.07.2020** : aucun mouvement pendant 90 minutes pour cause de visibilité

Toutefois les utilisations temporaires de la piste 01 s'expliquent par un vent évoluant à ces périodes vers le secteur NORD mais donnant du vent arrière excessif en piste 19. La piste 25 LEFT a bien été utilisée comme piste unique à certaines périodes, mais l'absence d'une plate-forme de décollage et de voies d'accès y menant la rend toujours moins performante.

## 17.3 RENVERSEMENT

En pratique, vu l'instruction DGTA privilégiant les opérations en piste 19 et du fait du moindre équipement de la piste 25 LEFT pour les décollages, on a assisté à un retour en pratique mais sans aucune forme d'instruction du principe dit « **du renversement** » alors que ce dispositif a été condamné et interdit par un Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles.

Ce principe équivaut à rester tout le temps sur la piste 01/19, et à y concentrer tout le trafic, quel que soit le vent, soit dans le sens du Nord vers le Sud en décollage 19 soit en renversement sur la même piste en passant en atterrissages 01 du Sud vers le Nord.

Le concentration des survols s'est ainsi surtout concentrée sur un axe « **Sterrebeek/Kraainem/Wezembeek-Oppem/Tervuren** » engendrant jour et nuit un sentiment de gêne très importante par des atterrissages ou des décollages.



## 18. Constatations opérationnelles sur l'utilisation des pistes et procédures

### 18.1 RNP 07L ET RNP 07R

Des procédures temporaires d'atterrissages en mode PBN dit satellitaires ont été publiées pour la durée des travaux par une publication dans les AIP et divers NOTAM, rappelons que ce principe est normalement obligatoire à dater du 3 décembre 2020 :

- **NOTAM A1636/20**  
From:18 JUN 20 00:00 Till:01 JUL 20 23:59  
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 007/2020 18 JUN 2020. NEW RNP APPROACH PROCEDURES RWY 07L AND RWY 07R.

Ces procédures RNP temporaires ont été retirées par les NOTAM suivants :

- **NOTAM A2131/20**  
From:14 JUL 20 07:30 Till:PERM  
Text:IAP RNP RWY 07L CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY
- **NOTAM A2295/20**  
From:13 AUG 20 16:00 Till:26 AUG 20 23:59  
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 009/2020 13 AUG 2020. WITHDRAWAL EBBR RNP RWY 07L.
- **NOTAM A2507/20**  
From:23 AUG 20 04:00 Till:PERM  
Text:REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG. SUP 028/2020 CANCELLED
- **NOTAM A2514/20**  
From:24 AUG 20 10:00 Till:PERM  
Text:IAP RNP RWY 07R CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY
- **NOTAM A2543/20**  
From:10 SEP 20 00:00 Till:23 SEP 20 23:59  
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 010/2020 10 SEP 2020. RNP RWY 07R WITHDRAWN

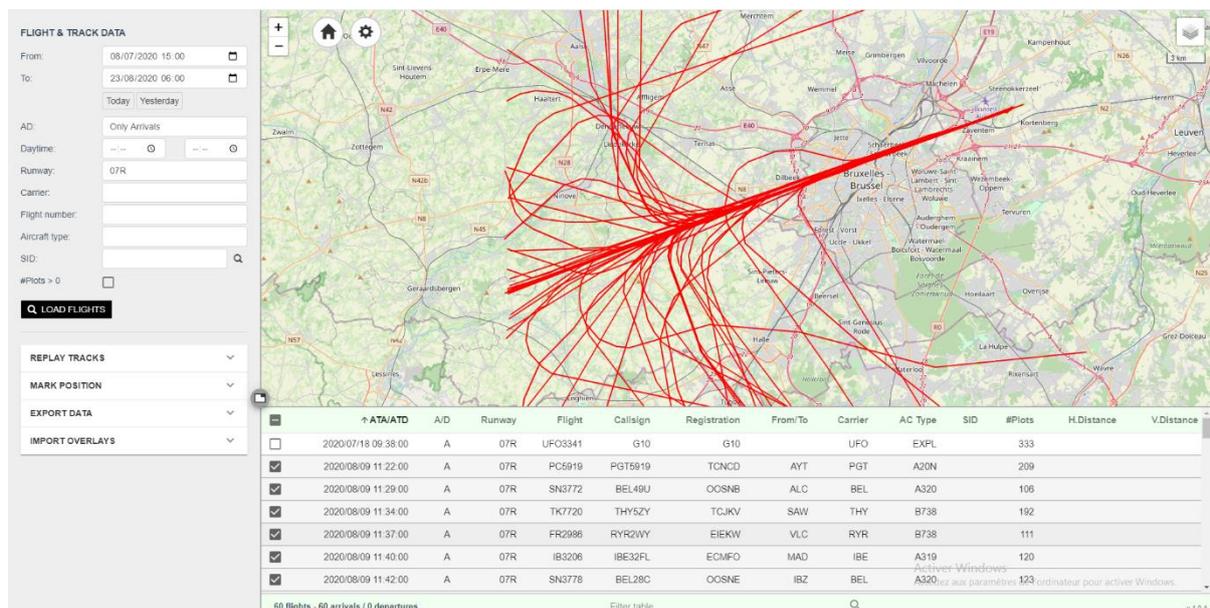
56 avions ont atterri sur la piste 07R pendant la durée des travaux, dont 38 en mode VOR-DME et 18 en mode RNP aux dates et périodes suivantes :

- **09.08.2020** entre 11h22 et 14h15, mais en mode VOR-DME approach
- **11.08.2020** entre 20h50 et 22h24, 11 approches en mode RNP 07R

Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

46

➔ **20.08.2020** entre 20h14 et 21h02, 7 approches en mode RNP 07R suite à indisponibilité de la piste 19 (panne temporaire de l'I.L.S.)



## 18.2 DÉROGATIONS POUR DÉCOLLAGES 25L

Pour des raisons de calcul des performances et à la demande du commandant de bord, certains avions ont préféré décoller depuis la piste 25 LEFT en disposant de 3.211 mètres avec manœuvre de retournement sur la piste « back track », plutôt que d'accepter des décoller depuis la piste 19 avec un distance disponible de 2.987 mètres.

Toutefois des décollages 25 Left depuis l'intersection C.1. avec une distance disponible de 2.210 mètres ont été observés par des avions légers et moyens sans perturber davantage la capacité opérationnelle horaire de l'aéroport dont les 21.08.2020 et 22.08.2020.

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS		
RWY designator	True BRG	Dimensions of RWY (M)
01	014.43°	2.987 x 50
19	194.43°	2.987 x 50
07R	069.89°	3.211 x 45
25L	249.89°	3.211 x 45
07L	65.35°	3.638 x 45
25R	245.35°	3.638 x 45

Un nombre total de 311 décollages (hélicoptères compris) ont été effectués depuis la piste 25 Left, dont le 16 août 2020 en matinée pour des problèmes de visibilité après une période où il n'y eut aucun

décollage pendant 90 minutes avec des holdings et une visibilité sous 200 mètres. Les principales plages d'utilisation de la piste 25 Left pour les décollages furent :

- **16.07.2020** entre 12h50 et 17h01
- **28.07.2020** entre 09h45 et 20h35
- **14.08.2020** entre 18h16 et 22h58
- **16.08.2020** entre 10h15 et 10h40
- **21.08.2020** entre 14h03 et 16h16
- **22.08.2020** entre 13h25 et 16h23

Aperçu de la répartition par piste des avions gros porteurs pendant les travaux :

						
OVERVIEW CARGO FLIGHTS USING RWY 25L/07R between 8 July and 23 August 2020						
TYPE OF AIRCRAFT	DEPARTURES					TOTAL
	USING RWY 25R	USING RWY 25L	USING RWY 07R	USING RWY 19	USING RWY 01	
A332	5	8	9	64	13	99
A333	8	11	30	68	19	137
B744	3	19	13	40	16	91
B748	2	1	0	9	1	13
B763	7	7	5	85	13	118
B77L	17	7	22	101	18	166
B77W	11	3	17	60	19	112
B788	8	4	10	49	17	88
B789	7	3	8	53	8	79
MD11	3	2	4	22	2	33

	
<b>Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable</b> <small>Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé, dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles National</small>	<b>Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud</b> <small>Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder schriftelijke toestemming van de Omroepdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel Nationaal</small>



Tableau des distances de pistes disponibles au décollage (TORA) depuis diverses intersections :

					
DECLARED DISTANCES					
RWY	From	TORA (M)	RWY	From	TORA (M)
01	E1	2.075	25L	C1	2.210
	E3	2.028		C2	1.690
	E4	1.253		C3	1.237
19	A1	2.825		07L	C4
	E7	2.675	B9		2.524
	E6	2.164	A6		2.646
	E5	1.558	B8		2.605
	E4	1.558	A5		2.158
07R	C6	2.405	B7		1.842
	C4	1.792	B6		1.381
	Line-up PSN 1	2.624	A3		1.570
	Line-up PSN 2	2.341	B5		1.518
	Line-up PSN H	2.891	25R		A1
	C3	1.774		B1	3.266
		B3		2.757	
		B5		2.000	
		A3		1.994	
		B6		1.988	
		B7		1.526	
		A5		1.410	

**Renseignements fournis à titre indicatif  
sans aucune reconnaissance préjudiciable**

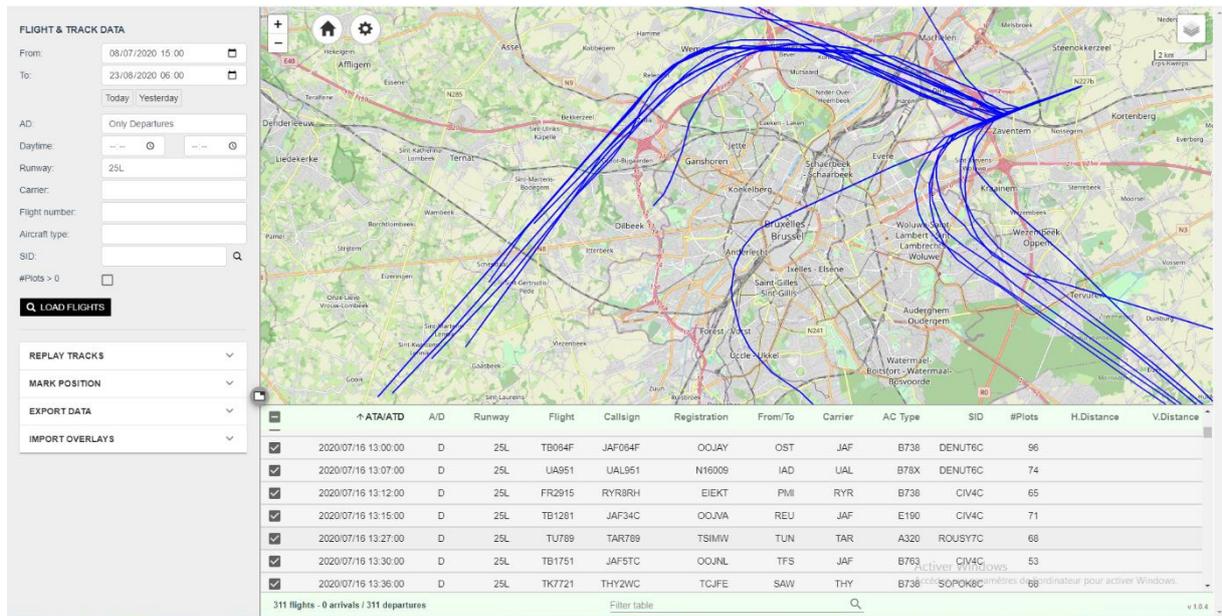
Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

**Deze inlichtingen worden u  
verstrekkt onder alle voorbehoud**

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de uitdrukkelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal



Tracés radar des **décollages 25 LEFT** du 16 juillet 2020 :



**Décollages** depuis l'intersection C.1. de la piste **25 LEFT** avec 2.210 mètres de TORA disponibles :

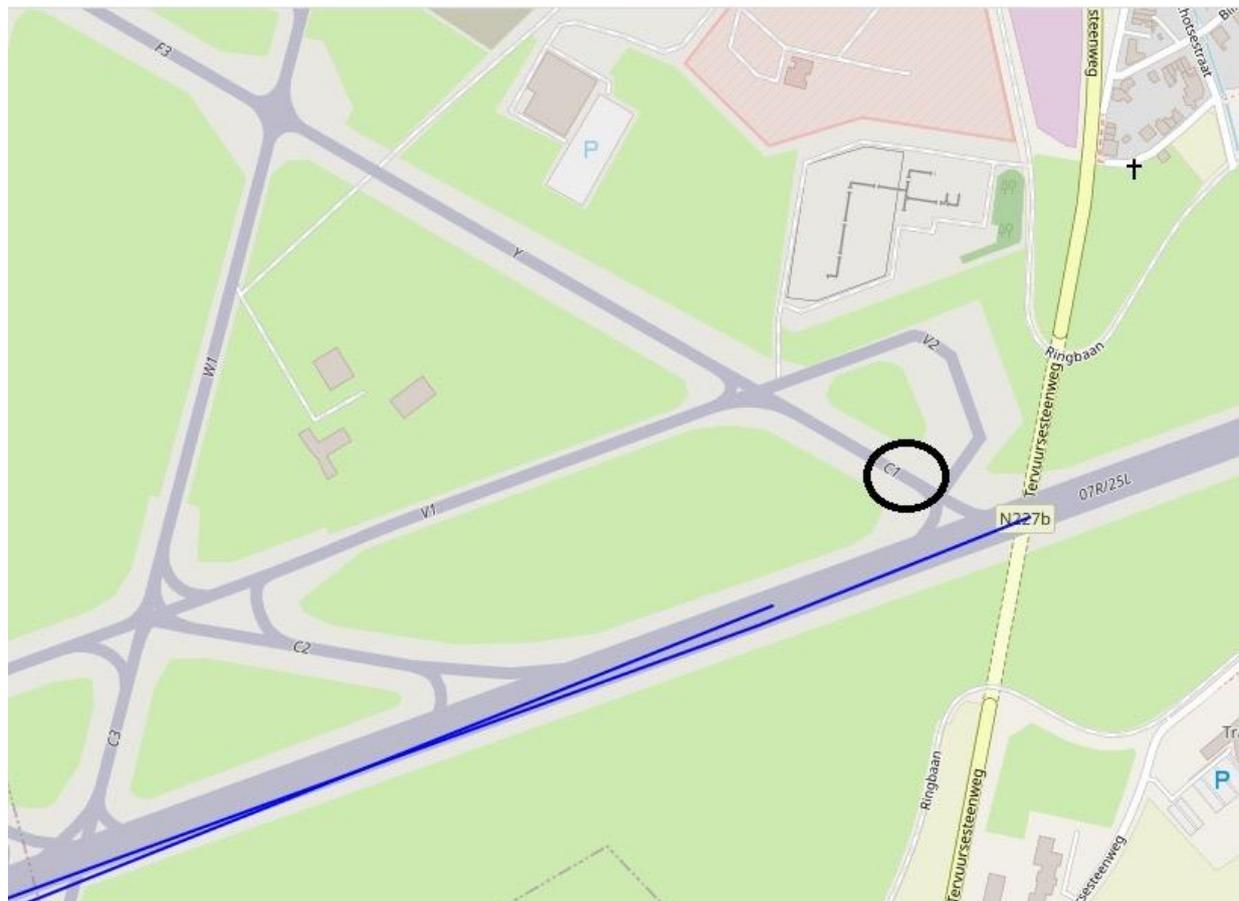


Tableau de l'utilisation de la piste 25 LEFT au décollage par des avions gros porteurs :

			
OVERVIEW CARGO FLIGHTS USING RWY 25L between 8 July and 23 August 2020			
TYPE OF AIRCRAFT	DATE	DEPARTURES	
		HOUR	DEVIATION
A332	01/08/2020	10.55	25L/19
A333	08/07/2020	18.31	25L/25R
	16/07/2020	15.18	01/01
B744	08/07/2020	21.39	25L/25R
	09/07/2020	23.35	25L/25R
	10/07/2020	20.47	25L/25R
	11/07/2020	19.42	25L/25R
	14/07/2020	14.25	19/19
	17/07/2020	21.42 – 21.56	19/19
	23/07/2020	21.42	19/19
	04/08/2020	14.59	25L/19
	17/08/2020	21.51	19/19
	18/08/2020	18.12 – 21.57	25L/19 & 19/19
	19/08/2020	21.48	19/19
B763	11/07/2020	18.21	25L/25R
	14/07/2020	06.44 – 07.46	19/19
	21/07/2020	07.36	01/01
	22/07/2020	07.40	19/19
B77L	14/07/2020	11.05	19/19
MD11	14/07/2020	09.52	19/19

## 18.3 DÉROGATIONS DE GROS PORTEURS EN DÉCOLLAGES 07 RIGHT

Pour des raisons de performance, certains avions ont préféré la piste 07 RIGHT pour décoller au lieu de la piste 19 assignée :

			
OVERVIEW CARGO FLIGHTS USING RWY 07R between 8 July and 23 August 2020			
TYPE OF AIRCRAFT	DATE	DEPARTURES	
		HOUR	DEVIATION
A333	15/08/2020	14.53	19/19
	16/08/2020	16.13	19/19
B744	29/07/2020	21.35	01/01
	07/08/2020	22.10	19/19
	10/08/2020	22.16	25L/19
B77L	13/08/2020	13.49	19/19
MD11	31/07/2020	17.13	19/19



Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable. Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud. Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de uitdrukkelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

## 18.4 DÉSÉQUILIBRE DANS LA RÉPARTITION DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE (SID)

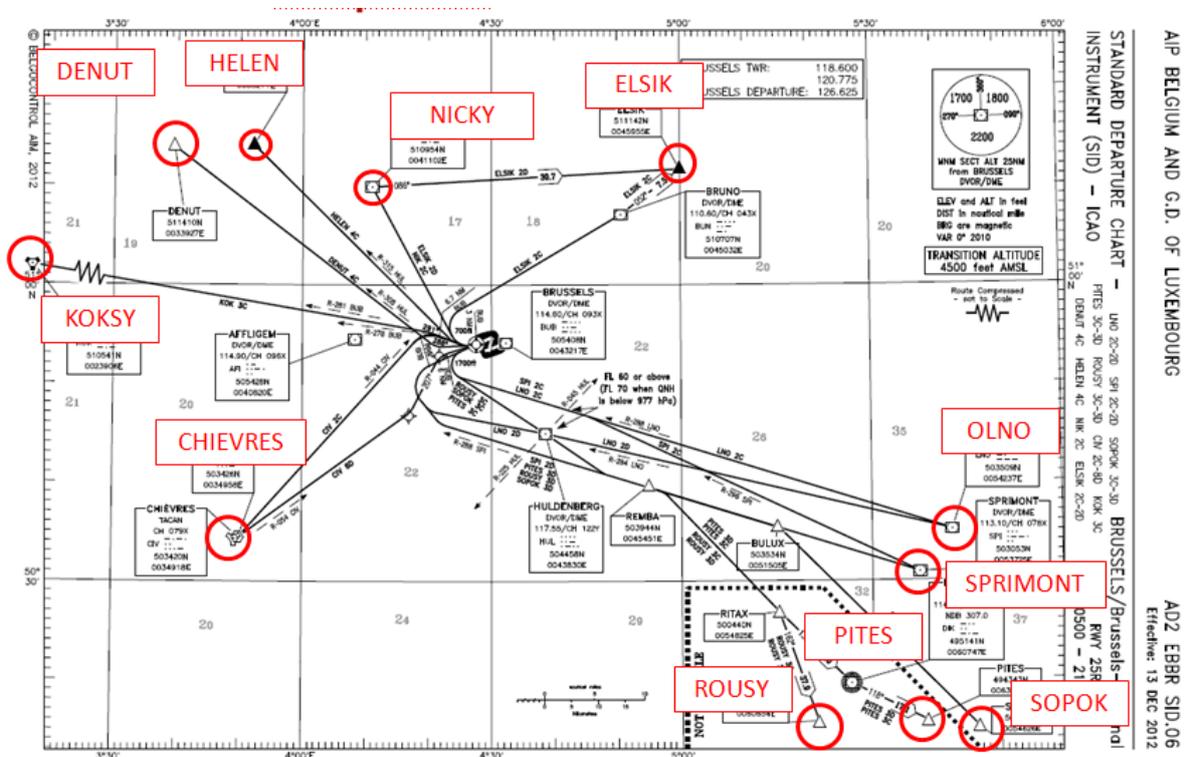
Nous avons constaté un déséquilibre important dans la répartition des flux de survol au décollage lors des utilisations alternatives des pistes 01, 07R et 19 au décollage par rapport à la situation habituelle des décollages depuis la piste 25 RIGHT.

Lors de l'utilisation des pistes 25 RIGHT au décollage, la répartition des flux est +/- équilibrée entre 50 % de virages vers la droite en survolant la zone NORD par 4 procédures séparées et distinctes (3 procédures le week-end par le Nord et 1 par le Canal le week-end) et +/- 50 % de virages vers la gauche en survolant la zone SUD-EST par 5 procédures non éclatées jusqu'aux limites territoriales de la Région de Bruxelles-Capitale.

De ce fait, en 25R, on peut remarquer une certaine « répartition équitable » des trajectoires de survol et des nuisances engendrées.

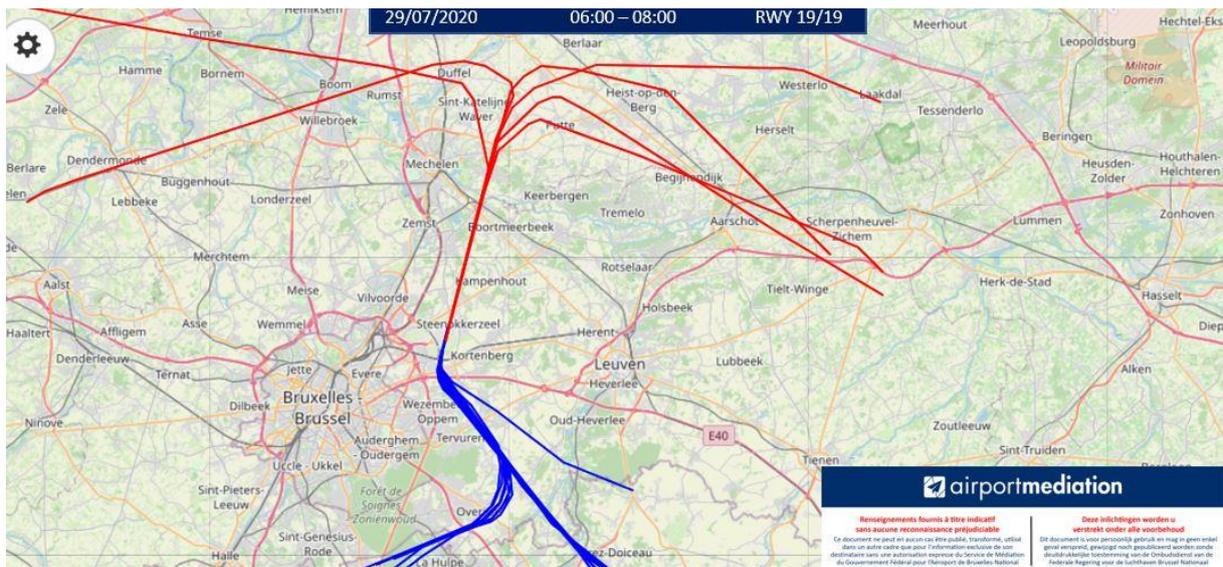
Cette répartition est totalement déséquilibrée en décollages depuis les pistes 01, 07R et 19 ; car par une décision politique les départs vers CIV (+/- 20% du trafic, tout aussi importants que les SOPOK) se prennent vers le SUD-EST et pas vers le NORD, entraînant de ce fait une « répartition inéquitable » des survols comme suit :

- ➔ **Décollages 01** : 30 % via le NORD et 70 % via EST et SUD-EST par Huldenberg
- ➔ **Décollages 07R** : 30 % via le NORD et 70 % via EST et SUD-EST par Tildonk et Huldenberg
- ➔ **Décollages 19** : 30 % via le NORD et 70 % via SUD-EST par Sterrebeek, Wezembeek et Tervuren



## 18.5 DÉSÉQUILIBRE DES HORAIRES D'UTILISATION DES PROCÉDURES DE DÉCOLLAGE (SID)

Nous avons constaté un déséquilibre important entre les heures d'utilisation de certains SID, en remarquant que les 30 % d'avions utilisant les procédures NORD décollaient rarement avant 08h00 du matin et après 21h00, ce qui implique un déséquilibre total en terme de répartition horaire équitable. Les survols vers les balises CIV et SOPOK étant nombreux dès 06h00 du matin, alors que les départs via les points HELEN, DENUT et NIK sont très rares avant 08h00 du matin offrant un avantage de non-survol à la zone NORD comme observé par ce tracé radar :



## 19. Maintien des procédures d'atterrissage en mode RNP sur les pistes 07L/07R

Malgré nos remarques judicieuses, pertinentes et légales – en toute autonomie et impartialité – les procédures RNP ont été retirées des AIP par les **NOTAM** suivants :

- **NOTAM A2131/20**  
From:14 JUL 20 07:30 Till:PERM  
Text:IAP RNP RWY 07L CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY
- **NOTAM A2514/20**  
From:24 AUG 20 10:00 Till:PERM  
Text:IAP RNP RWY 07R CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY

Le Collège des Médiateurs avait pourtant adressé le courrier suivant au Ministre en date du 6 juillet 2020, lui demandant **pour des raisons évidentes de sécurité** de maintenir la publication des procédures RNP.

Outre l'obligation européenne de publier des procédures RNP avant le 3 décembre 2020 (délai confirmé par écrit par le Ministre de la Mobilité), les procédures RNP permettent des approches finales à 1.000 pieds de plus, des descentes continues et rectilignes en mode CDO sans remise des gaz, une meilleure stabilisation des approches finales, et surtout permettent d'éviter les schémas d'utilisation de pistes qui se croisent au sol ; nous avons de ce fait adressé le courrier suivant au Ministre dès le 6 juillet 2020 :

*Bruxelles-National, le lundi 6 juillet 2020*

*Monsieur le Ministre,*

**Objet** : *Maintien des procédures RNP pour les pistes 07R et 07L de Bruxelles-National*

*Pour des raisons évidentes de sécurité, pour éviter les conflits, pour diminuer les risques d'abordage, pour opérer en pistes parallèles et indépendantes, pour éliminer les croisements de mouvements d'avions au sol, pour utiliser les pistes les plus longues, pour assurer la meilleure capacité opérationnelle du trafic aérien à l'Aéroport de Bruxelles-National ; Le Collège des Médiateurs du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National vous recommande de maintenir de façon permanente la publication dans les AIP des procédures RNP 07R et 07L de Bruxelles-National.*

Le Collège des Médiateurs a remis son avis **17.020** en date du 10 août 2020 :

*Considérant que des procédures RNP avaient été publiées dans les AIP en 2020;*

*Attendu que l'AIRAC 009/2020 effectif au 13 août 2020 retire des AIP la publication de procédures RNP pour la piste 07 Left;*

*Attendu que l'AIRAC 010/2020 effectif au 10 septembre 2020 retire des AIP la publication de procédures RNP pour la piste 07 Right;*

*Vu nos nombreuses recommandations en vue de la publication de procédures RNP permanentes pour les pistes 07L et 07R dont notamment les décisions collégiales 17.007 et 17.008 du 9 septembre 2019, nos courriers 7014-P et 7015-P du 21 mars 2018, 7028-P du 19 septembre 2018, 7044-P du 27 janvier 2019, 7061-P du 15 mai 2019 et notre évaluation 2019 du 10 octobre 2019 7087-P;*

*Considérant qu'à l'atterrissage la piste 07L offre une longueur disponible à l'atterrissage de 3.638 mètres pour 3.211 mètres à la piste 07R et seulement 2.987 mètres pour la piste 01 qui de plus est en pente descendante dans le sens des décollages;*

*Attendu qu'une évolution climatique incontestable se remarque avec des vents qui proviennent plus régulièrement des secteurs azimuts Est à Sud, alors qu'initialement les vents contraires aux vents dominants étaient du secteur Nord à Est;*

*Attendu que le vent d'Ouest reste la règle, mais que l'exception est de moins en moins un vent de Nord et de plus en plus souvent un vent d'Est;*

*Attendu que les pistes 07 sont orientées à 065° en 07L et à 069° en 07R alors que la 01 est orientée à 014°;*

*Considérant qu'il convient d'éviter des utilisations de piste avec des composantes excessives de vent arrière et/ou de vent latéral;*

*Attendu que la sécurité des opérations aériennes prime avant toute autre considération;*

*Considérant qu'il n'est pas raisonnable de forcer des utilisations de pistes contre nature sans diminuer les marges de sécurité;*

*Attendu que la publication de procédures RNP pour toutes les pistes a pour but d'assurer la sécurité optimale des procédures aériennes et qu'il n'est pas question de délester l'une ou l'autre zone ni de surcharger l'une ou l'autre zone;*

*Attendu que les procédures RNP 07 permettent des interceptions rectilignes de l'axe de piste, sans virages, en CDO et à partir d'une altitude plus élevée à 3.000 pieds au lieu de la procédure VOR-DME qui s'opère à partir de 2.000 pieds et qui impose un virage en finale*

*Attendu que le **RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1048 DE LA COMMISSION du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, fixe une date butoir du 3 décembre 2020 par son article 7;***

**Pour ces motifs,**

**Le Collège des Médiateurs :**

- *regrette que les procédures RNP 07L et 07R aient été retirées des AIP sans aucun motif ni explication pertinente*
- *constate que la sécurité des procédures aériennes n'est pas optimale en maintenant la publication de procédures obsolètes VOR-DME en 07L et 07R*
- *constate que l'inégalité d'équipement des pistes induit à des utilisations contre-productives de pistes avec des excès de composantes de vent*
- *constate que les procédures aériennes ne sont ni un plan ni un programme et que de ce fait la Loi du 13 février 2006 ne leur est pas opposable*
- *constate que des procédures RNP ont été publiées dans les AIP pour toutes les pistes de tous les aéroports de Belgique (sauf les 07 de Bruxelles-National) sans aucune étude d'incidence ni de consultation du public, et que partant du principe élémentaire du Droit Administratif selon lequel l'Administration ne peut mentir ni ne peut adopter d'attitude discriminatoire, il convient dès lors de traiter de façon identique et selon le processus décisionnel équivalent toutes les publications pour toutes les pistes de tous les aéroports de Belgique*
- *constate que les procédures RNP pour les autres aéroports de Belgique sont de nouvelles procédures et ne sont pas la simple transposition de procédures existantes (overlay)*
- *attendu que personne ne parvient à expliquer pourquoi il ne fallait ni étude d'incidence ni consultation du public pour toutes les procédures RNP de toutes les pistes de tous les*

*aéroports de Belgique et pourquoi il faudrait une étude d'incidence et une consultation du public uniquement pour les procédures RNP relatives aux pistes 07 de Bruxelles-National*

- *maintient que la volonté des Médiateurs de privilégier le concept équitable RNP appliqué de façon identique pour toutes les pistes de Bruxelles-National vise exclusivement à garantir la sécurité optimale et qu'il n'est pas question d'envisager des transferts ou compensations de trafic entre une et une autre piste; notre objectif est et restant la sécurité*
- *constate que la Belgique risquerait d'être en infraction pour non application avant le 3 décembre 2020 du RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1048 DE LA COMMISSION du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances*
- *regrette de façon générale le manque d'initiative des autorités qui ne visent pas à imposer des procédures de vol basées sur les développements technologiques et sur le guidage par satellite (concept RNP-PBN)*

## 20. Niveau de trafic à Bruxelles-National et compagnies non actives

						
Use of runways JULY 2020						
RNWY	DAY (06:00 to 22:59)			NIGHT (23:00 to 05:59)		
	ARR	DEP	TOTAL	ARR	DEP	TOTAL
07L	6	11	17	0	0	0
07R	1	308	309	0	1	1
25L	487	168	655	109	9	118
25R	841	1.228	2.069	160	101	261
19	1.358	1.531	2.889	270	244	514
01	757	456	1.213	108	47	155
<b>TOTAL</b>	<b>3.450</b>	<b>3.702</b>	<b>7.152</b>	<b>647</b>	<b>402</b>	<b>1.049</b>
HELI	95	94	189	4	5	9



**Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable**  
Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles National

**Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud!**  
Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de wettelijke toestemming van de Ombudskamer van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel Nationaal

	ARR	DEP	TOTAL	ARR	DEP	TOTAL
07L	3	26	29	0	0	0
07R	59	389	448	0	4	4
25L	746	145	891	80	6	86
25R	531	991	1.522	123	62	185
19	1.608	2.019	3.627	347	278	625
01	708	312	1.020	35	2	37
<b>TOTAL</b>	<b>3.655</b>	<b>3.882</b>	<b>7.537</b>	<b>585</b>	<b>352</b>	<b>937</b>
HELI	82	85	167	6	4	10

**MOVEMENTS COUNT PER MONTH 2019 vs 2020**

MONTH	2019			2020			EVOLUTION %		
	DAY	NIGHT	TOTAL	DAY	NIGHT	TOTAL	DAY	NIGHT	TOTAL
January	16.137	1.094	17.231	15.819	1.066	16.885	- 1,97 %	- 2,56 %	- 2,01 %
February	14.567	951	15.518	15.442	1.096	16.538	+ 6,01 %	+ 15,25 %	+ 6,57 %
March	17.002	1.124	18.126	9.912	982	10.894	- 41,70 %	- 12,63 %	- 39,90 %
April	18.283	1.427	19.710	1.628	731	2.359	- 91,10 %	- 48,77 %	- 88,03 %
May	19.443	1.612	21.055	2.087	772	2.859	- 89,27 %	- 52,11 %	- 86,42 %
June	19.232	1.663	20.895	3.167	790	3.957	- 83,53 %	- 52,50 %	- 81,06 %
July	20.585	2.014	22.599	7.152	1.049	8.021	- 65,26 %	- 47,91 %	- 63,71 %
August	19.743	1.886	21.629	7.537	937	8.474	- 61,82 %	- 50,32 %	- 60,82 %

**La crise sanitaire a engendré une considérable diminution du trafic aérien**, principalement de jour, avec un nombre important de vols et de destinations qui ne sont plus assurés. La baisse du trafic est moins significative de nuit.

Certaines compagnies aériennes continuent à assurer des vols réguliers avec peu ou pas de passagers, mais avec du fret embarqué en soute (BELLY FREIGHT) ou en cabine sur les sièges.

On ne remarquerait actuellement qu'un et un seul vol intercontinental passager régulier. Le fonctionnement d'un HUB ne semblerait (**CONDITIONNEL**) pas apporter les résultats escomptés, le site de Bruxelles-National ne s'étant pas assez vite adapté dans les années 1980/1990 aux nouvelles tendances de l'aviation, est en retard concurrentiel par rapport à ses voisins européens qui ont développé de meilleurs choix stratégiques et qui surtout ont réalisé des objectifs environnementaux concrets de réduction de la pollution acoustique et des nuisances.

Un nombre important de compagnies aériennes ne desservent plus Bruxelles-National, pour des raisons opérationnelles, de tarifs, de choix stratégique ou par manque de correspondances. Le tableau suivant repris de plusieurs sites internet n'a pas été contesté et semblerait **(CONDITIONNEL)** tout à fait exact.

#### AIRLINES AT BRUSSELS NATIONAL

- Stopped and not restarted yet Zone Europe
  - Aeroflot
  - Wizz Air (stopped BUD-BRU after 2 weeks service in april)
  - Air Ukraine
  - Air France/Hop
  - Fragile due to travel advices
  - Lot (last flight on aug 25)
  - Finnair
  - Air Malta
  
- Stopped and not restarted yet Zone non-Europe
  - Delta Airlines
  - Air Transat
  - Avianca (cargo)
  - LATAM (cargo)
  - ANA
  - Thai
  - Suparna (cargo)
  - Qeshm
  - EIAI
  - Saudia (cargo)
  - Singapore Airlines pax (due to start in oct 2020...but postponed)
  - Cathay Pacific

Évaluation de la fermeture des pistes 25 Right et 25 Left de l'Aéroport de Bruxelles-National– Réf: 7132-P

- Charters stopped and not restarted
  - Tailwind
  - Freebird
  - Fly Egypt

## 21. Recommandations aux autorités

Le Service de Médiation a correctement collecté, analysé et intégré les suggestions reprises dans l'ensemble des réclamations qui lui ont été adressées et les résume en fonction des acteurs concernés, **attention ces propos ne sont pas ceux du Médiateur ni du Service de Médiation mais sont uniquement le résumé du contenu des plaintes qui nous ont été adressées pendant la période des travaux :**

### 21.1 CONTENU DES PLAINTES ET REPROCHES ADRESSÉS DANS LES PLAINTES (RETRANSCRIPTION CORRECTE DES RÉCLAMATIONS)

- **Ministre de la Mobilité** : manque d'empathie, manque de compréhension, pas de respect du voisinage, réponse reçue contenant des erreurs et sans cœur, abus de position dominante, attitude vexatoire, discrimination entre zones, pas de compensation pour l'Est, aucun suivi des travaux, regret de la suppression des procédures RNP, absence de clarification des normes de vent, absence de toute avancée dans le dossier depuis 6 ans, réinstauration du principe du Renversement, non-respect des jugements
- **SPF Mobilité et administration DGTA** : aucun suivi des travaux, manque total de compréhension, absence de transparence, non-respect des décisions de justice
- **Société privée Brussels Airport Company** : manque d'empathie, manque de compréhension, communication confuse et approximative, abus de position dominante, attitude vexatoire en usurpant du rôle dévolu légalement à l'Etat belge, aucun suivi des travaux, aucune transparence, pas de dialogue constructif, défaut d'information avec les autorités bruxelloises, communication unilatérale uniquement avec les associations et comités du Brabant flamand, ton glorifiant et victorieux dans l'information, des responsables de cette société privée font preuve de partialité et d'un manque total de loyauté et se sont immiscés illégalement au cœur de l'Etat pour obtenir des décisions favorables à leur entreprise commerciale, communication

fautive en prétendant que l'usage de la piste 19 ne créerait qu'une petite augmentation des nuisances que pour le Brabant Wallon

- **Régulateur aéroportuaire** : respect de l'article 34 de la Licence sur les normes de bruit
- **Région flamande** : absence de normes de bruit pour le bruit des avions
- **Coordinateur des créneaux horaires** : pas de remarques
- **AAIU DGTA** : pas de remarques, les observations ont été transmises comme demandé dans les plaintes
- **Skeyes, Entreprise Publique autonome** : pas de remarques, les observations ont été transmises comme demandé dans les plaintes, il convient de souligner la collaboration très intense et proactive avec le Service de Médiation en apportant chaque fois des réponses très rapides aux observations signalées

**REMARQUES IMPORTANTES** : les propos énoncés supra ne sont pas ceux du Médiateur ni du Service de Médiation mais sont uniquement le résumé du contenu des plaintes qui nous ont été adressées pendant la période des travaux



## 21.2 CONCLUSIONS DU SERVICE DE MÉDIATION EN TOUTE AUTONOMIE, INDÉPENDANCE ET IMPARTIALITÉ

Certains acteurs n'ont pas été transparents lors de la période de préparation et d'exécution de ces travaux, et des pressions claires et manifestes ont été exercées contre le Médiateur et contre le Service de Médiation pour qu'aucune évaluation ne soit réalisée sur base de prétextes autant illégaux que farfelus.

**Le Médiateur ne reçoit d'instruction d'aucune autorité selon la Loi du 28 avril 2010, pourtant des menaces claires et nettes ont été proférées, lesquelles s'apparentent à de la diffamation si pas du harcèlement.**

Des actes vexatoires ont été posés visant à restreindre l'accès à l'information du Médiateur, ces mesquineries ne sont pas acceptables en démocratie et sont une violation des principes élémentaires du Droit.

Il est manifeste que certains acteurs ont refusé toute collaboration, n'ont pas transmis les bonnes informations, ont pratiqué la langue de bois et n'ont pas du tout interagi.

Le Service de Médiation a été le seul à effectuer chaque semaine une analyse de la situation et à transmettre un rapport aux autorités, sans réponse ni réaction de leur part, ce qui n'est pas acceptable.

Certains acteurs doivent absolument apprendre à mieux communiquer, sans triomphalisme, de façon plus modeste et donc respectueuse, en adoptant un ton poli et plus diplomate vis-à-vis de tout le monde avec empathie et surtout une compréhension réelle de la détresse des personnes survolées telle qu'exprimée au travers des réclamations.

## 21.3 RECOMMANDATIONS DU SERVICE DE MÉDIATION, EN TOUTE AUTONOMIE, INDÉPENDANCE ET IMPARTIALITÉ

Un des principes élémentaires du Droit Administratif est et reste que l'autorité ne peut pas mentir et doit adopter une attitude respectueuse et identique vis-à-vis des cas similaires qui lui sont soumis. Pour ces motifs, le Médiateur et le Service de Médiation recommandent :

### 1. Le respect intégral du Droit, des Lois et de la réglementation dont :

- **Loi du 29 juillet 1991** relative à la motivation formelle de l'acte administratif ;
- **Loi du 11 avril 1994** relative à la publicité de l'administration ;

- **La Loi du 27 juin 1937** portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation, notamment l'article 5 §1 ;
- **L'Arrêté royal du 15 mars 1954** réglementant la navigation aérienne, et en particulier les articles 2 § 2, 43 § 2 et 44 et l'habilitation des personnes autorisées à prendre des instructions;
- **Les articles 34 et 36 de l'Arrêté royal du 21 juin 2004** octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ;
- **L'arrêté ministériel du 3 mai 2004** relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National ;

## 2. Le respect de toutes les décisions de justice exécutoires et non soumises à Appel ou Cassation

**3. Le respect de tous les acteurs concernés par le dossier, outre prioritairement le Médiateur et le Service de Médiation** ; les Bourgmestres, les mandataires publics, les comités, les associations et les riverains ont droit à l'écoute, la compréhension et de l'empathie

**4. Le respect du rôle de l'Etat et de l'Autorité publique par des acteurs privés et commerciaux** qui n'ont pas à s'immiscer dans le fonctionnement de la puissance publique, en imposant à ces acteurs privés de respecter strictement leur propre licence commerciale, dont les articles 34 et 36 de l'Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

**5. La transparence des processus décisionnels et de l'accès à l'information par la diffusion de tous les documents, courriers et instructions ministérielles prises**

**6. D'organiser les utilisations de pistes, la répartition des vols, la détermination des composantes de vent de manière juste et équitable, sans parti pris, dans le respect prioritaire des règles de sécurité**, de façon harmonieuse, équilibrée et correcte en fonction des caractéristiques physiques des pistes et de leur degré d'équipement de sécurité (I.L.S.-RESA-EMAS-sorties à grande vitesse-longueur-aires de dégagement)



**7. De mieux communiquer et de mieux dialoguer avec tous les acteurs**, qu'ils soient Bourgmestres, mandataires, présidents ou représentants d'associations ou membres de comités ou simples citoyens sans distinction régionale ni de lien territorial, en adoptant un discours posé et identique avec respect de toutes les parties concernées sans parti pris ni préférence

**8. De préparer et adopter une politique environnementale forte, volontaire et déterminée** qui permette de **diminuer les nuisances** dans toutes les zones, surtout de nuit. Par une approche équilibrée qui garantisse le Droit à un environnement sain sans pression monopolistique d'un développement aéroportuaire non coordonné ou improvisé sans limites. Ainsi une Loi sur le mode d'élaboration des procédures de vol, dite aussi LOI AERIENNE n'a aucun sens car elle ne vise qu'à assurer le développement de l'activité aéroportuaire sans aucune contrepartie environnementale puisqu'une telle Loi empêcherait toute forme de recours en cas de contestation. Une telle Loi n'est pas respectueuse des autres acteurs et accentue le caractère du manque d'empathie des gestionnaires aéroportuares.

**9. De toujours précéder les travaux importants aux pistes d'une large campagne d'information** des populations survolées, et de veiller à **minimiser la concentration des trajectoires de survol** sur une et une seule même zone

**10. De toujours respecter et suivre la demande du pilote qui souhaite pour des motifs de performance opérer d'une autre piste que celle qui lui a été assignée par le contrôle aérien**

*Ainsi donné à Bruxelles le 14 septembre 2020, par le Collège des Médiateurs, estimant de ce fait avoir agi et répondu à ses missions légales par cette évaluation motivée qui respecte le Droit et les Lois.*

Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :

Philippe TOUWAIDE  
Licencié en Droit Aérien  
Directeur du Service Fédéral de Médiation  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

Juan TORCK  
Médiateur-adjoint  
Détaché de SKEYES

Alexandre de SPIRLET  
Médiateur-adjoint  
Détaché de SKEYES

Emily DELBAER  
Assistante de Direction  
Détachée de SKEYES

Aurélien DUPONT  
Assistante de Direction  
Détachée de SKEYES

Mona OUNIS  
Assistante de Direction  
Détachée de SKEYES

## 22. Déviations du 8 juillet 2020 au 23 août 2020

Date	Jour	PRS	Déviations	Période	Raison déviation
		A/D	A/D		
08/07/2020	MER	25/25R,19	25R/25R,19	0000-0600	Restrictions aux opérations suite au COVID-19, la piste 25L/07R est fermée. Applicable à partir du mercredi 18 mars 2020 07h00 au 8 juillet 2020 15h30.
		25/25R	25R/25R	0600-1230	Restrictions aux opérations suite au COVID-19, la piste 25L/07R est fermée. Applicable à partir du mercredi 18 mars 2020 07h00 au 8 juillet 2020 15h30.
			19/19	1230-1400	Restrictions aux opérations suite au COVID-19, la piste 25L/07R est fermée. Applicable à partir du mercredi 18 mars 2020 07h00 au 8 juillet 2020 15h30.
			25R/25R	1400-1530	Restrictions aux opérations suite au COVID-19, la piste 25L/07R est fermée. Applicable à partir du mercredi 18 mars 2020 07h00 au 8 juillet 2020 15h30.
			25L/25R	1530-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R,19	25L/25R	2300-0000	Suite.
09/07/2020	JEU	25/25R,19	25L/25R	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	25L/25R	0600-0730	Suite.
			25L/25R	1521-2300	Suite.
		25/25R,19	25L/25R	2300-0000	Suite.
10/07/2020	VEN	25/25R,19	25L/25R	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	25L/25R	0600-0730	Suite.
			25L/25R	1528-2300	NOTAM A2034/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25R/25R	25L/25R	2300-0000	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport. es*.
11/07/2020	SAM	25R/25R	25L/25R	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport. s supplémentaires*.
		25/25R	25L/25R	0600-0653	Suite.
			25L/25R	1530-1600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront

					à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R,19	25L/25R	1600-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
12/07/2020	DIM	25/25R,19	25L/25R	0600-0655	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R,19	25/25R	0655-0711	Suite.
			01/07R	0922-1600	Conditions météorologiques à l'aéroport.
		25/25R	01/07R	1600-2145	Conditions météorologiques à l'aéroport.
			25L/25R	2145-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		19,19	25L/25R	2300-0000	Suite.
13/07/2020	LUN	19/19	25L/25R	0000-0500	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		19/19	25L/19	0500-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-0951	Suite.
		25/25R	01/07R	0951-1314	Vent de 040° / 4 – 8 kts en augmentation.
		25/25R	01/01	1314-2233	Vent de 320° / 3 – 8 kts.
		25/25R	19/19	2233-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-2400	Suite.
14/07/2020	MAR	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1715	Suite.
		25/25R	25L/25L	1715-1733	Vent tournant de 250° à 350°. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	01/01	1733-2300	Vent nord-ouest. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	01/01	2300-2400	Vent de 310° 2 kts max. 3 kts ; vent en altitude de 340° 11kts.
15/07/2020	MER	25/19,25R	01/01	0000-0600	Vent de 310° 3 kts max 5 kts.
		25/25R	01/01	0600-0815	Suite.
		25/25R	01/07R	0815-1404	Vent de 030° 4 kts et rafales de 6 kts. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débuteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.

		25/25R	19/19	1404-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-2400	Suite.
16/07/2020	JEU	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1241	Suite.
		25/25R	25L/25L	1241-1517	Vent de 280° - 320°.
		25/25R	01/01	1517-2150	Vent de 340° 4 kts max 7 kts variable entre 300° et 360°.
		25/25R	19/19	2150-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-2400	Suite.
17/07/2020	VEN	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-2300	Suite.
		25R/25R	19/19	2300-2400	Suite.
18/07/2020	SAM	25R/25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	1600-1846	Suite.
		25/19,25R	25L/25L	1846-2007	Vent de 310° 4 kts et rafales 10 kts.
		25/19,25R	01/01	2007-2215	Vent de 350° 4 kts et rafales 6 kts.
		25/19,25R	19/19	2215-2300	NOTAM A2135/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
19/07/2020	DIM	25/19,25R	19/19	0600-1600	Voir NOTAM A2135/20 et NOTAM A2204/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	1600-1632	Suite.
		25/19,25R	01/01	1632-2300	Vent de 300° 7 kts et rafales 12 kts. Prévision de 330° 7 kts et rafales 12 kts.
		19/19	01/01	2300-2400	Suite.
20/07/2020	LUN	19/19	01/01	0000-0600	Conditions météorologiques à l'aéroport.
		25/25R	01/01	0600-2300	NOTAM A2135/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	01/01	2300-000	Vent 340° 6kts rafales 8kts.

21/07/2020	MAR	25/19,25R	01/01	0000-0350	Suite.
			01/01	0350-0600	Vent en altitude à 1000 pieds 355° 17kts.
		25/25R	01/01	0600-0749	Vent en altitude à 3000 pieds 015° 18kts ; à 1000 pieds 360° 16kts.
			19/19	0749-0846	NOTAM A2204/20 + A2135/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			01/01	0846-0918	Suite + vent au sol.
			01/07R	0918-1134	Suite.
			01/01	1134-2300	Prévision de vent 340° max 16kts.
		25/19,25R	01/01	2300-0000	Vent 330° 5-11kts. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
22/07/2020	MER	25/19,25R	01/01	0000-0122	Vent 350° 3-8kts. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			19/19	0122-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-0806	Suite.
			01/07R	0806-2300	Vent 020° 3 kts max 5kts. Variable entre 340° et 050°.
		25/19,25R	01/07R	2300-0000	Vent 350° 3kts rafales 5kts. Vent à 21H09 en altitude à 1000 pieds 360° 12kts.
23/07/2020	JEU	25/19,25R	01/07R	0000-0010	Suite.
			19/19	0010-0600	NOTAM A2135/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-2300	Suite.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
24/07/2020	VEN	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1542	Suite.
			25L/19	1542-1848	NOTAM A2135/20 et vent 300° 9kts rafales 14kts. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			19/19	1848-2300	NOTAM A2135/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Suite.

25/07/2020	SAM	25R/25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1600	Suite.
		25/19,25R	19/19	1600-2300	Suite.
26/07/2020	DIM	25/19,25R	19/19	0600-1600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	1600-1740	Suite.
			25L/19	1740-1924	La composante de vent arrière maximale pour la piste 19 était 4.9kts
			19/19	1924-2300	Vent retourne en configuration vent de face (235-265° 18kts) pour la piste 19.
27/07/2020	LUN	25/25R	19/19	0600-2300	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
28/07/2020	MAR	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-0926	Suite.
			25L/25L	0926-2149	Vent 260° rafales 21 kts en augmentation.
			25L/19	2149-2245	Vent 310° 4kts max 8 kts variable entre 280° et 330°.
			19/19	2245-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
29/07/2020	MER	25/19,25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1707	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			01/01	1707-2206	Vent 300° 6-12 kts qui évolue vers 350° - 020° 5-8 kts.
			19/19	2206-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-2328	Suite.
			01/01	2328-0000	Vent 050° 3kts max 5kts ; 15kts vent arrière à 500 pieds.
30/07/2020	JEU	25/19,25R	01/01	0000-0145	15kts vent arrière à l'atterrissage. Vent en altitude à 500 – 1000 pieds 020° 10kts ; à 1000 – 1500 pieds 010° 9kts ; à 1500 – 2000 pieds 020° 7kts.
			19/19	0145-0600	Vent 130° 4kts.
		25/25R	19/19	0600-1632	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.

			01/07R	1632-2240	Vent tourne vers secteur Nord-Est ; prévision 060° max 11kts.
			19/19	2240-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
31/07/2020	VEN	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-2300	Suite.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Suite.
01/08/2020	SAM	25R/25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-0838	Suite.
			25L/19	0838-1215	Vent au sol 280° 7kts avec rafales 11kts.
			19/19	1215-1326	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			25L/19	1326-1600	Vent au sol 320° 5kts rafales 8kts.
		25/19,25R	01/01	1600-2251	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport. Vent 310° max 15kts.
			25L/25L	2251-2300	NOTAM A2256/20 et A2285/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
02/08/2020	DIM	25/19,25R	19/19	0600-1123	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			25L/19	1123-1317	Vent 310° 5kts rafales 10kts.
			01/01	1317-1426	Vent au sol 340° 6kts rafales 10kts.
			01/01	1426-1600	Vent 340° 8kts rafales 13kts.
		25/25R	01/01	1600-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		19/19	01/01	2300-2305	Conditions météorologiques à l'aéroport.
03/08/2020	LUN	25/25R	19/19	0600-1444	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			25L/19	1444-1501	Conditions météorologiques à l'aéroport.
			25L/25L	1501-1508	Conditions météorologiques à l'aéroport.
			01/01	1508-2300	Conditions météorologiques à l'aéroport.

		25/19,25R	01/01	2300-0000	Vent 350° 3-11kts. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
04/08/2020	MAR	25/19,25R	01/01	0000-0030	Suite.
			19/19	0030-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-0911	Suite.
			01/01	0911-1415	Conditions météorologiques à l'aéroport.
			25L/19	1415-1846	NOTAM A2331/10 et A2256/20. Changement de pistes suite aux changements de conditions météorologiques (vent au sol).
			19/19	1846-2300	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	NOTAM A2331/2. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
05/08/2020	MER	25/19,25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-2300	NOTAM A2256/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
06/08/2020	JEU	25/19,25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-2300	Suite.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	NOTAM A2369/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
07/08/2020	VEN	25/19,25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1416	Suite.
			01/07R	1416-2055	NOTAM A2369/10 et A2356/20. Changement de pistes suite aux changements de conditions météorologiques (vent au sol).
			19/19	2055-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Suite.
08/08/2020	SAM	25R/25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1129	Suite.
			01/07R	1129-1600	Vent 070° 6kts rafales 9kts. Prévu de retourner à 030° 5kts rafales 10kts.
		25/19,25R	01/07R	1600-2300	Vent 010° 6kts max 10kts variable entre 330° et 060°.
		25L/25L	01/07R	2300-0000	Vent 050° 2-9kts. Vent en altitude à 1000 pieds 050° 24kts.

09/08/2020	DIM	25/19,25R	19/19	0600-0803	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			01/07R	0803-1115	Vent 070° 3kts rafales 6kts en augmentation à 070° 5kts rafales 12kts.
			07R/07R	1115-1424	Orages au sud de l'aéroport évoluant lentement vers le secteur Sud-Est. Changement de direction de vent 160° 5kts rafales 9kts et en altitude 110° 9kts ; parfois 'upwind' sur la piste 19 (vent venant d'une direction différente de celle qui souffle actuellement) suite à la tempête ; prévision vent au sol 060° 5kts rafales 12kts.
			01/07R	1424-1600	Conditions météorologiques à l'aéroport.
		25/25R	01/07R	1600-2155	Conditions météorologiques à l'aéroport.
			19/19	2155-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
10/08/2020	LUN	25/25R	19/19	0600-1225	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			01/07R	1225-1954	NOTAM A2386/20 et A2356/20. Changement de piste suite aux changements météorologiques à l'aéroport (vent au sol).
			25L/19	1954-2300	Vent 030° 5kts rafales 7kts. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	25L/19	2300-0000	Indisponibilité de la piste.
11/08/2020	MAR	25/19,25R	25L/19	0000-0002	Indisponibilité de la piste.
			19/19	0002-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1252	Suite.
			01/01	1252-2043	NOTAM A2386/20 et A2356/20. Changement de piste suite aux changements météorologiques à l'aéroport (vent au sol).
			07R/07R	2043-2236	Orages 130° 8kts rafales 20kts et vent de secteur Est en altitude.
			01/07R	2236-2300	NOTAM A2398/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	01/07R	2300-0000	Suite.
12/08/2020	MER	25/19,25R	01/07R	0000-0045	NOTAM A2398/20. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			19/19	0045-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1728	Suite.

			01/07R	1728-2009	Vent au sol 010° 7-9kts ; Vent excède les limites pour l'atterrissage sur la piste 19.
			19/19	2009-2300	Vent de secteur Sud-Est.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
13/08/2020	JEU	25/19,25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1621	Suite.
			25L/25L	1621-1725	Couche nuageuse au Sud du terrain à l'aéroport. À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			19/19	1725-1921	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			01/01	1921-2021	Vent 030° 4kts rafales 7kts.
			25L/25L	2021-2140	Vent 290° 6kts rafales 12kts.
			19/19	2140-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
14/08/2020	VEN	25/19,25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1757	Suite.
			25L/25L	1757-2300	Vent 290° 7kts rafales 12kts.
		25R/25R	25L/25L	2300-2312	Indisponibilité de la piste.
			19/19	2312-0000	Vent variable et calme pendant la nuit.
15/08/2020	SAM	25R/25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1512	Suite.
			01/07R	1512-1600	Vent 050° 7kts max 10kts ; composante de vent arrière excède les limites pour les atterrissages et les décollages sur la piste 19. Prévision du vent de secteur Nord-Est jusqu'à 8-10kts pour l'après-midi.
		25/19,25R	01/07R	1600-2300	Prévision du vent 030° - 060° 3-8kts.
16/08/2020	DIM	25/19,25R	25L/19	0600-0637	Possibilité d'application de procédure de moindre visibilité.
			25L/-	0637-0801	Application de procédure de moindre visibilité.
			19/19	0801-0825	Rénovation piste 25R.
			25L/19	0825-0857	Visibilité 800m pas de nuages significatifs.
			19/19	0857-0959	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			25L/25L	0959-1023	Non-disponibilité d'équipement à l'aéroport imprévu.
			19/19	1023-1600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront

					à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	1600-2300	Suite.
17/08/2020	LUN	25/25R	19/19	0600-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
18/08/2020	MAR	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1717	Suite.
			25L/19	1717-2112	Vent 290° 7kts max 11kts. Vent variable entre 260° et 320° et prévu de tourner vers le secteur Nord-Ouest.
			19/19	2112-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
19/08/2020	MER	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-2259	Suite.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Suite.
20/08/2020	JEU	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-2021	Suite.
			07R/07R	2021-2111	L'ILS sur la piste 19 est indisponible. Vent variable de 4kts à 18H27.
			19/19	2111-2300	Vent 200° 3kts rafales 7kts.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
21/08/2020	VEN	25/19,25R	19/19	0000-0600	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25/25R	19/19	0600-1330	Suite.
			25L/25L	1330-1639	Activités spéciales : Vol de calibration PAPI sur la piste 19.
			19/19	1639-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Suite (indisponibilité de la piste 25R).
22/08/2020	SAM	25R/25R	19/19	0000-0600	Suite.
		25/25R	19/19	0600-1313	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			25L/25L	1313-1510	Activités spéciales.

			19/19	1510-1553	Activités spéciales : Vol de calibration PAPI sur la piste 07L.
			25L/25L	1553-1600	Activités spéciales : Vol de calibration sur la piste 25R.
		25/19,25R	25L/25L	1600-1624	Activités spéciales.
			19/19	1624-1847	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
			25L/19	1847-2025	Vent 260° 18kts rafales 25kts.
			19/19	2025-2300	À partir du 8 juillet 2020 jusqu'au 23 août 2020 des travaux de rénovation débiteront à EBBR jour et nuit, avec un impact sur les vols à l'aéroport.
23/08/2020	DIM	25/19,25R	25/19,25R	0600-1600	RETOUR AU PRS ; les travaux sur la piste 25R sont terminés.





## **DIRECTION GÉNÉRALE**

Philippe Touwaide

-

## **RÉALISATION ET LAY-OUT**

Aurélie Dupont

Emily Delbaer

Mona Ounis

-

## **CRÉDITS PHOTOS**

Philippe Touwaide

Joy Salander

Comm & Komm

Ozzy Productions

Studios ATO

-

## **COLLECTE DES DONNÉES**

Philippe Touwaide

Juan Torck

-

## **TRADUCTION**

Aurélie Dupont

Emily Delbaer

Mona Ounis

Juan Torck

Alexandre de Spirlet

-

## **SOURCES DES DONNÉES**

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

skeyes

Brussels International Airport Company

(BIAC)

Ministère des Communications

Régie des Voies Aériennes

SPF Mobilité et Transports

Brussels Airport Company (BAC)



**Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National**  
c/o skeyes Site de Steenokkerzeel Local S.1.3.08  
Chaussée de Tervueren, 303 à Steenokkerzeel

**EDITEUR RESPONSABLE**

Philippe TOUWAIDE

Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National