

TRAJECTAFWIJKINGEN OP DEZELFDE LUCHTVAARTPROCEDURE

REF: 7419-P

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

We ontvangen regelmatig klachten over trajectafwijkingen, vliegtuigen die niet de juiste procedure zouden volgen, ofwel links ofwel rechts van een specifieke locatie.

We kunnen niet spreken over een “vertekroute” of een “luchtvaartroute”; deze bestaan niet omdat ze niet zijn afgebakend in het luchtruim. We spreken liever over een “luchtvaartprocedure” of een “overvliegcorridor”, waarbij de manier waarop gevlogen wordt afhankelijk is van verscheidene externe factoren die deze kunnen beïnvloeden.

De vliegprocedures worden beschreven op basis van een te overvliegen referentiepunt dat dient als koers (een baken, geografische coördinaat of GPS-punt, genaamd waypoint) of op basis van een bocht op een in de procedure bepaalde hoogte, waarna de koers wordt gericht op het punt waar het Belgische luchtruim wordt verlaten, met of zonder tussentijdse passage langs een baken (vaak dat van Huldenberg).

Hoe dichter een waypoint of baken bij het luchthavendomein Brussel-Nationaal ligt, hoe meer dit leidt tot een concentratie van overvliegende vliegtuigen. Dit geldt voor de opstijgprocedures vanuit baan 25R die een (niet noodzakelijke of nuttige) omweg maken via het baken van Huldenberg, oftewel de corridors genaamd SOPOK, PITES, ROUSY, LNO en SPI. Deze corridors vormen de bocht naar links na opstijging, waardoor Haren, Evere, Woluwe, Wezembeek/Kraainem en Tervuren worden overvlogen richting Huldenberg.

Externe factoren die de evolutie van hetzelfde vliegtuig op dezelfde procedure beïnvloeden, kunnen onder meer het volgende omvatten, op niet-limitatieve wijze:

- De rug- of zijwind en hun componentwaarden;
- De windstromingen;
- De temperatuur;
- De atmosferische druk;
- De luchtvochtigheid;
- Of de landingsbaan droog, nat of vervuild is;
- De zichtbaarheid;
- De beschikbare afstand bij het opstijgen (TODA);
- Het al dan niet opstijgen vanaf de baandrempel;
- Het stijgingspercentage;
- De eventueel toegepaste geluidsbeperkende procedure (NADP);
- Het aantal motors van het vliegtuig;
- De lading van het vliegtuig;
- Het volume kerosine aan boord;
- De vliegafstand.

Daarom zal hetzelfde vliegtuig op dezelfde procedure nooit twee dagen achter elkaar op exact dezelfde locatie vliegen, behalve als het een RNAV-procedure betreft met te overvliegen referentiepunten, de fameuze waypoints.

1. WAARDE VAN DE IN DE AIP OPGENOMEN INFORMATIE

Met haar vonnis van 24 januari 1997 (pagina 370, punt 7.6) heeft het Hof van Beroep te Brussel zich als volgt uitgedrukt: *“Overwegende dat de luchtvaartinformatie door de RVA en vervolgens door Belgocontrol, onderworpen in de AIP, aan de luchtvaartmaatschappijen geen wettelijke of reglementaire dispositiewaarde heeft; dat de reden van deze instructies is om gevolgd te worden door de luchtvaartmaatschappijen; de instructies die de AIP bevatten vormen geen rechten voor derden om hierop beroep te doen om Belgocontrol te dwingen deze te respecteren terwijl zij de controle behoudt; dat Belgocontrol kan afwijken van instructies, behalve in het geval dat kan worden aangetoond dat ze een onredelijk beleid zou voeren bij de uitvoering van zijn commerciële bedrijfsvoering van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-National en de politie voor de beveiliging van het luchtverkeer; dat in dit geval niet aangetoond is dat Belgocontrol ten onrechte afwijkingen van deze AIP heeft toegestaan”;*

De luchtvaartpublicaties en hun inhoud zijn dus indicatief en niet tegenstelbaar aan derden die geen piloot zijn: skeyes kan er dus van afwijken zonder zich te verantwoorden.

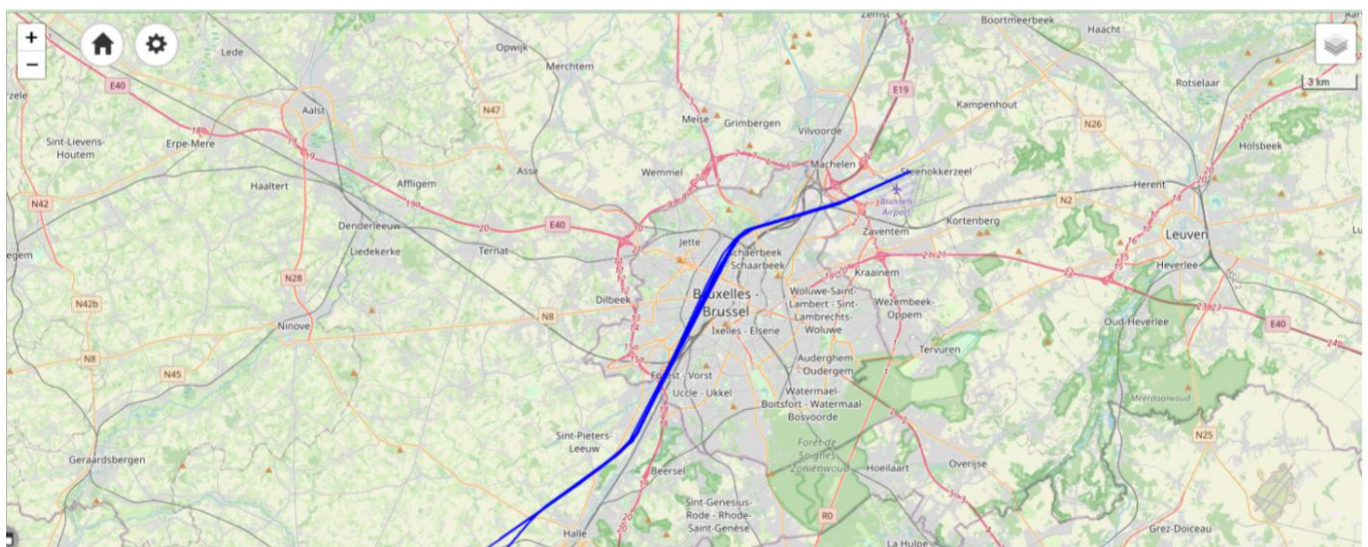
2. ENKELE VOORBEELDEN VAN RADARPLOTS

We hebben er steeds op gelet exact dezelfde vertrekprocedure met exact hetzelfde vliegtuig te nemen; niet alleen hetzelfde type vliegtuig, maar daadwerkelijk hetzelfde toestel, geïdentificeerd met dezelfde registratie.

En we constateren dat, behalve voor de Kanaal-procedure, die twee verplicht te overvliegen punten bevat (de vijvers van het Koninklijk Paleis te Laken en de stroomcentrale van Drogenbos), alle procedures trajectafwijkingen vertonen, veroorzaakt door externe elementen zoals die vermeld in de inleiding.

Baan 25R: Kanaal-procedure

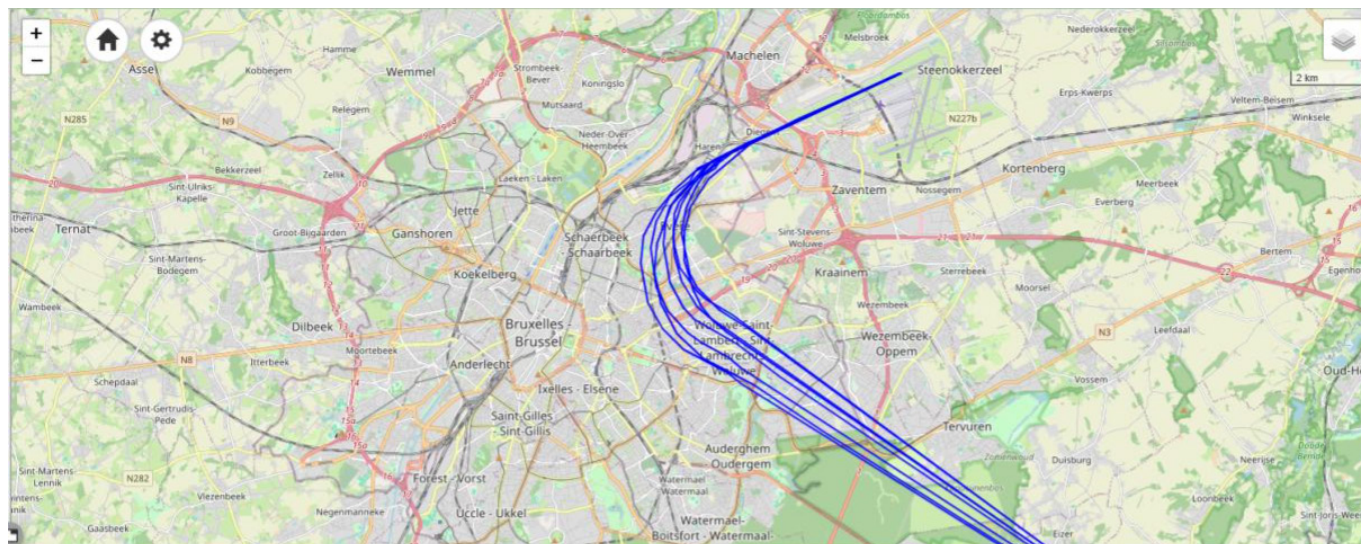
A320 (registratie OOTCQ) naar het baken van Chièvres (CIV) via de Kanaal-procedure



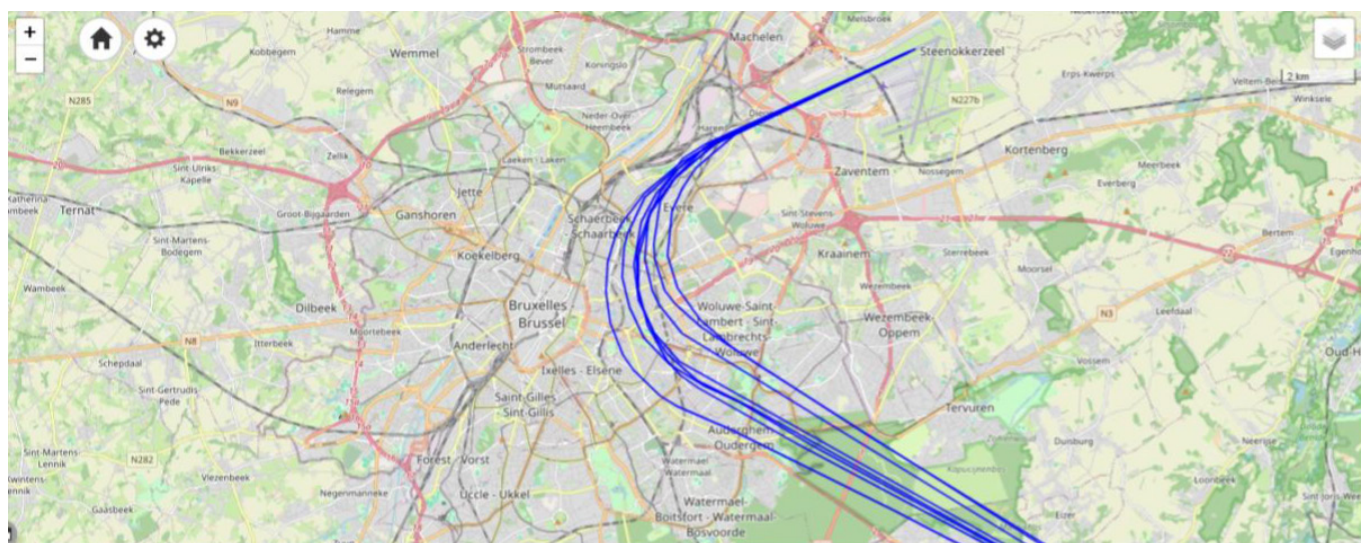
Het overvliegen van het baken van Huldenberg heeft een trechterfunctie voor bepaalde opstijgingen, hoewel een directe koers naar het exitpunt van het Belgische luchtruim (SOPOK, PITES, ROUSY, LNO en SPI) een meer natuurlijke uitspreiding zou creëren. Dit zou resulteren in een evenwichtige verdeling in plaats van, zoals nu het geval is, een tamelijk sterke concentratie te creëren tussen het startpunt van de bocht en het daarop volgende overvliegen van het baken van Huldenberg.

Baan 25R: bocht naar links op 1.700 voet

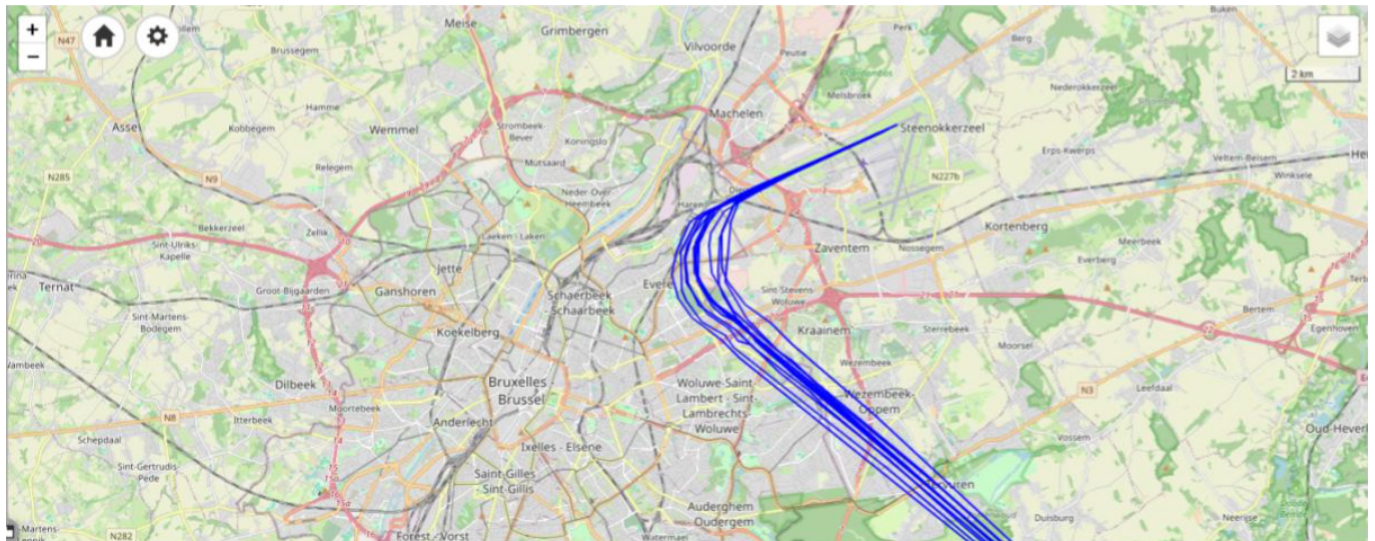
B788 (registratie AZBCZ) naar het SOPOK-baken



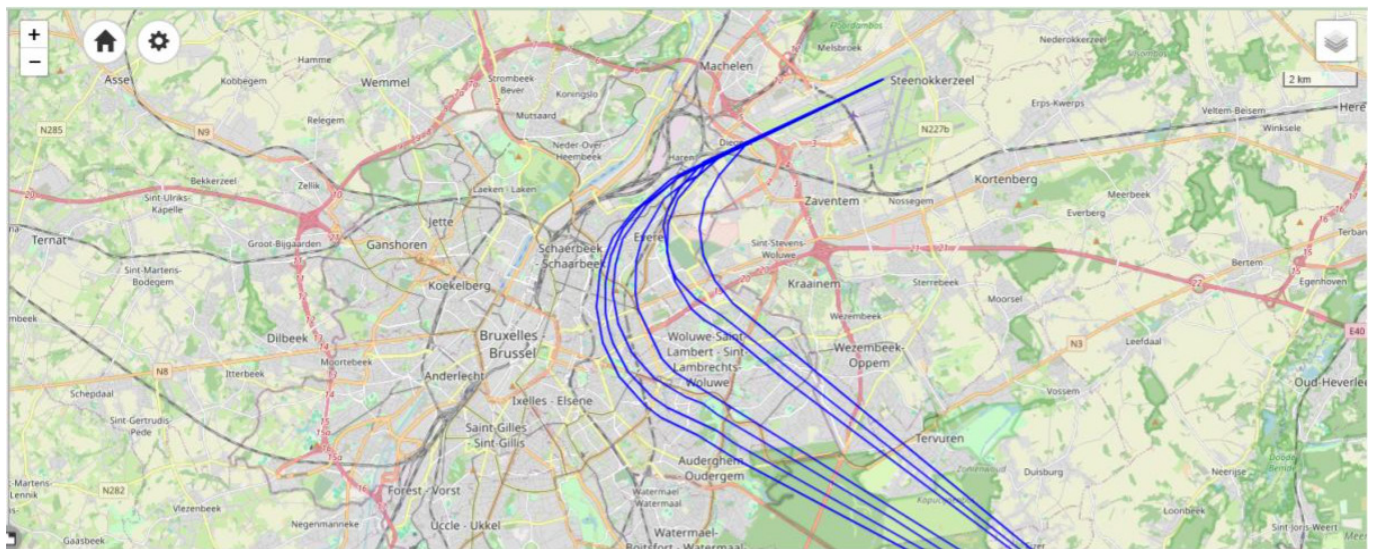
B789 (registratie JA876A) naar het SOPOK-baken



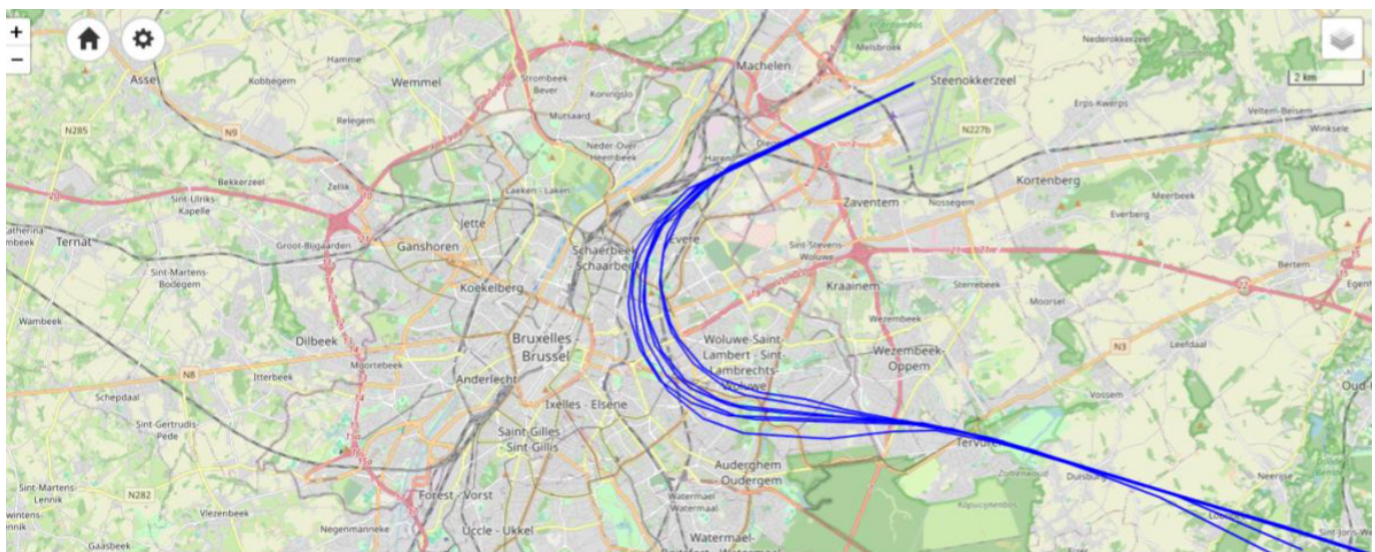
A333 (registratie 9HHFA) naar het SOPOK-baken



B789 (registratie ETAXS) naar het PITES-baken



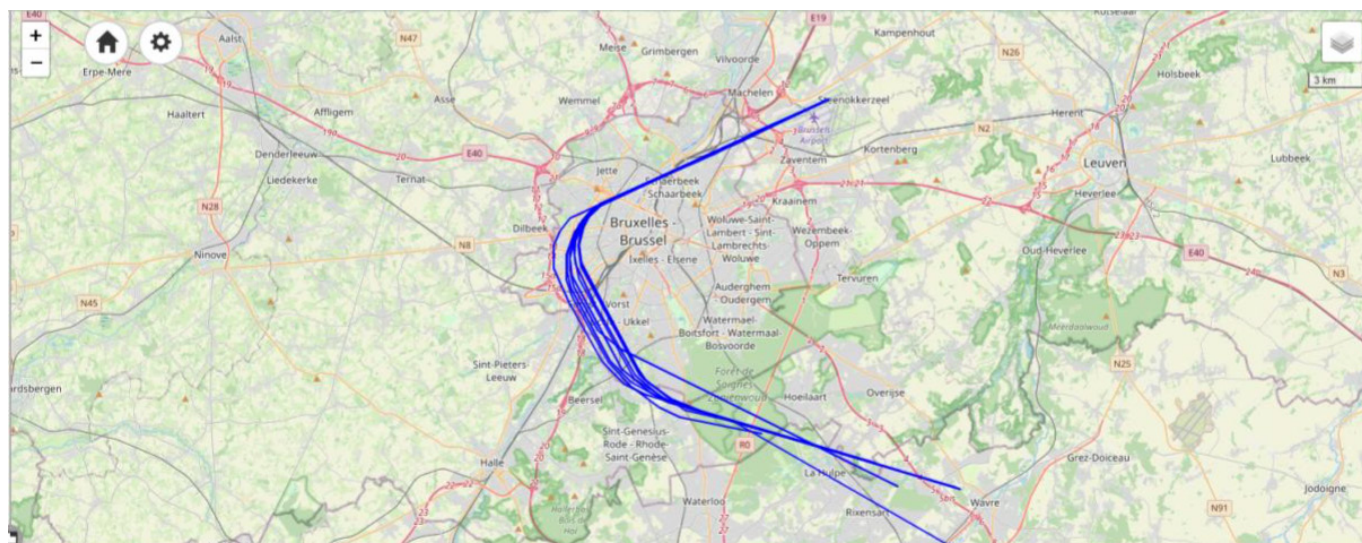
B789 (registratie A6BLQ) naar het LNO-baken





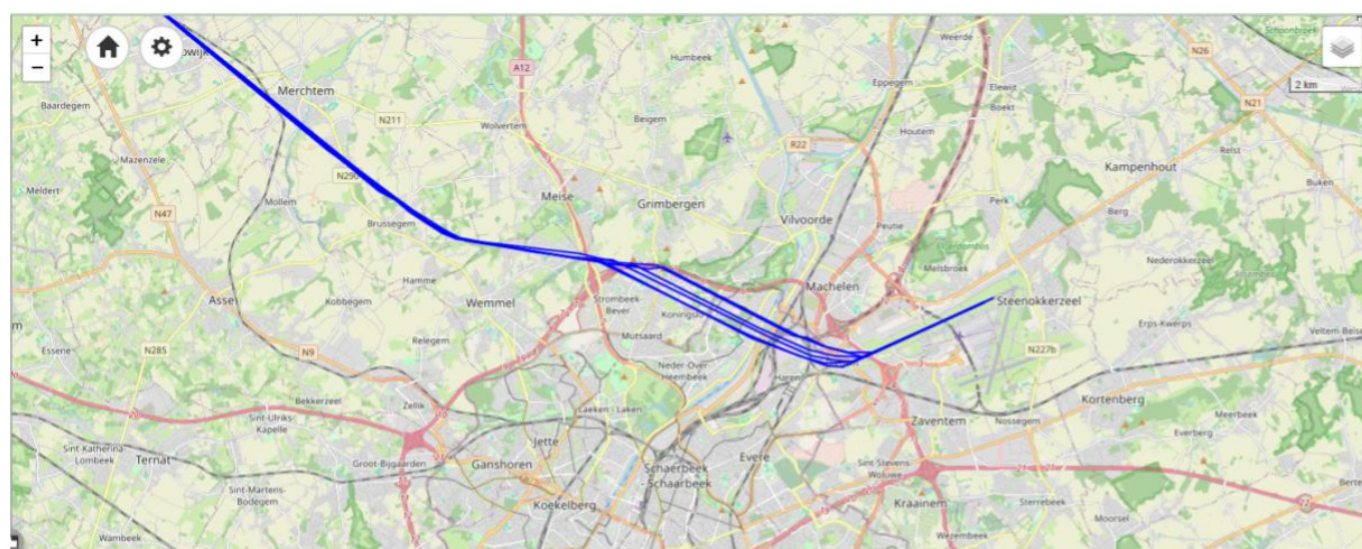
Baan 25R: bocht naar links op 4.000 voet, KILO-procedure voor zware vliegtuigen

B744 (registratie 9VSFK) naar het SOPOK-baken

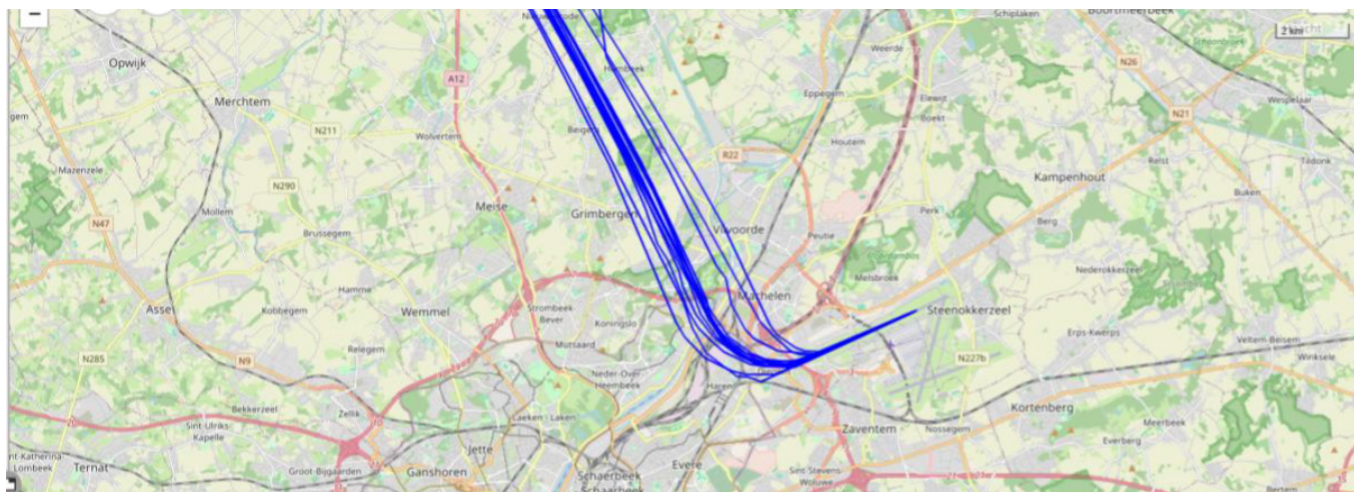


Baan 25: bocht naar rechts op 700 voet

A333 (registratie OOSFJ) naar het DENUT-baken

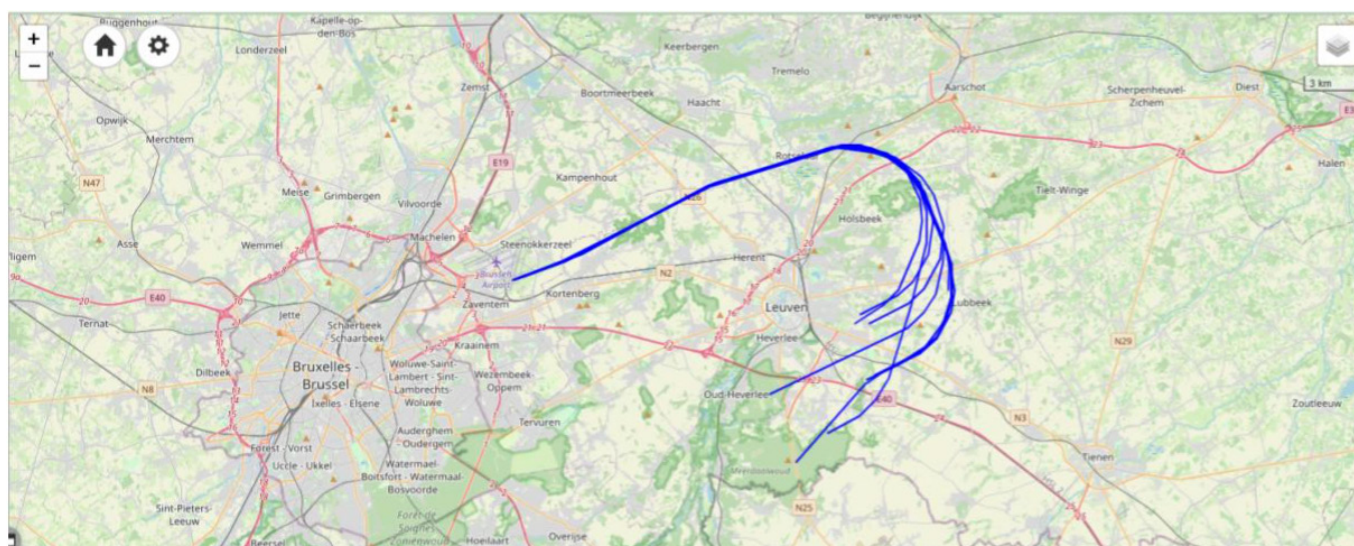


B752 (registratie SERLE) naar het NIK-baken

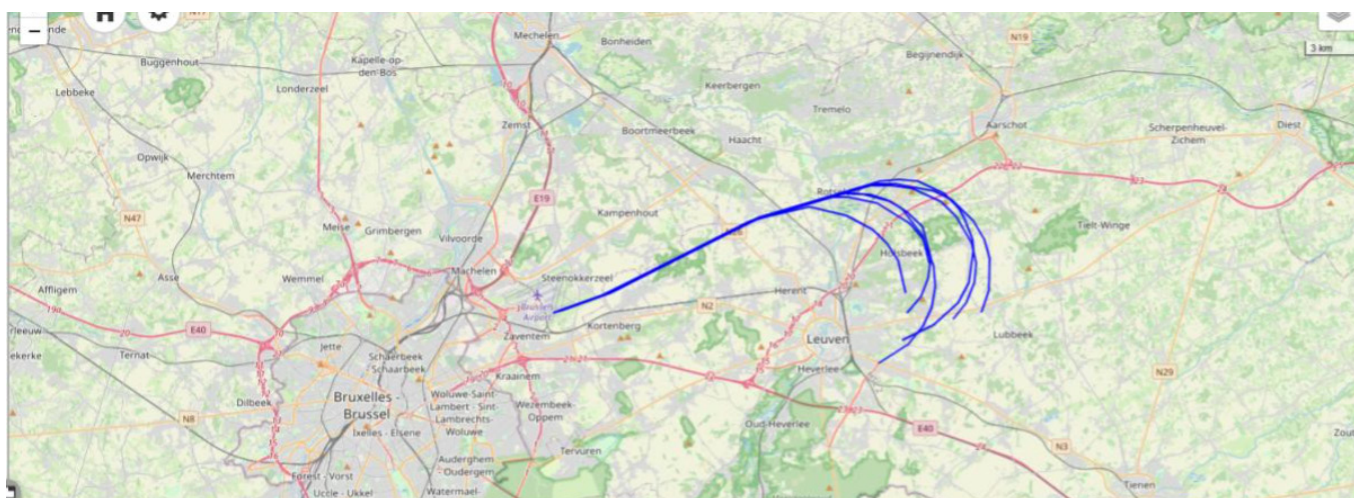


Baan 07R: opstijging op de Leuven Rechtdoor-procedure naar het baken van Chièvres (CIV)

A320 (registratie 9HSLJ) naar het CIV-baken



A320 (registratie CNNMO) naar het CIV-baken



3. CONCLUSIES

Het is duidelijk dat er geen enkele afgebakende “overvliegroute” bestaat in het luchtruim, alsof het een autosnelweg is met vangrails. We constateren daarentegen de daadwerkelijke aanwezigheid van een overvliegcorridor die niet beschikt over begrenzingen aan de buitenkant en waarvan de breedte per dag verschilt afhankelijk van de voorgenoemde externe factoren.

Hetzelfde vliegtuig op dezelfde procedure zal nooit twee dagen op rij op dezelfde manier vliegen onder overigensgelijke omstandigheden, met uitzondering van volledige RNAV-procedures met verplicht te overvliegen referentiepunten.

Dit verklaart dat vliegtuigen zich soms aan de ene kant van de corridor bevinden en de dag erna aan de andere kant, zonder dat ze in overtreding zijn of een bepaalde regelgeving schenden, maar in functie van alle beschreven criteria.

Dinsdag 3 december 2024



A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Philippe Touwaide', with a long, sweeping horizontal line extending to the right.

Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht
Voormalig Regeringscommissaris

Directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Luchtvaart-Ombudsman van de Federale Regering - FOD Mobiliteit en Vervoer



Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes site te Steenokkerzeel - lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303 - 1820 Steenokkerzeel

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21

 info@airportmediation.be

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002
Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303 - 1820 Steenokkerzeel