

DE KLEINE WINDSTOOT EN DE CONSTANTE WINDVLAAG, TWEE TOTAAL VERSCHILLENDE CONCEPTEN

REF: 7397-P

Deze analyse heeft tot doel de concepten correct te definiëren en een overzicht te geven van de rechterlijke uitspraken op dit gebied

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

De berekeningswijze van de windcomponentwaarden is een belangrijk aspect in de luchtvaart. De vastgelegde grenswaarden beïnvloeden of bepaalde banen wel of niet worden gebruikt. Hoe hoger de gekozen norm, hoe stabiel het gebruik van de preferentiële banen zal zijn om de uurcapaciteit van het verkeer op Brussel-Nationaal te handhaven. We wijzen er ook op dat de parallelle en onafhankelijke banen 25R/L geen preferentiële banen binnen een milieudoelstelling zijn, en dat de ICAO-aanbeveling dus niet geldt voor de banen 25R/L.

Daarentegen kan een lage norm leiden tot onvoorziene en voortdurende baanwisselingen, capaciteitsvermindering, en grote vertragingen in het luchtverkeer; bovendien zou het gebruik van banen die op de grond kruisen noodzakelijk zijn, hetgeen een bijkomend gevaar oplevert.

Er bestaat bij sommige actoren grote verwarring tussen het begrip kleine windstoot (beperkt in tijd, een variatie van minder dan 5 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid en die deze gemiddelde snelheid niet verandert) en een wind die in constante windvlagen waait. Dit verklaart waarom men nooit zal vliegen met effectieve windcomponenten van meer dan 10 knopen, de maximumlimiet voor rugwind die door vliegtuigfabrikanten is vastgesteld.

Deze analyse wordt volledig ondersteund door de relevante rechtspraak, zoals de uitspraak van het Hof van Beroep van 22 oktober 2020 of het vonnis van de Rechtbank van eerste aanleg van 22 december 2023; belangrijke juridische beslissingen die bevestigen dat alleen de DGLV-instructie van 17 juli 2013 rechtmatig, wettig, geldig en in overeenstemming met de wet en het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) is.

Vrijdag 15 maart 2024

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Philippe Touwaide'.

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

1. DE LIMIET VAN 12 KNOPEN VOOR DE KLEINE WINDSTOOT IS HELEMAAL NIET GEVAARLIJK

Er blijft grote, in feite schadelijke, verwarring bestaan in de hoofden van bepaalde luchtvaartkundige beleidsmakers en actoren tussen de kleine onmiddellijke windvlaag en het concept van wind die constant in vlagen waait.

Dit zijn twee compleet verschillende fenomenen.

De verwarring neemt verder toe wanneer we het hebben over de fameuze limiet van 12 knopen, die geen limietwaarde voor de gemiddelde snelheid is maar slechts een limitwaarde voor de kleine, onmiddellijke windstoot onder de 3 seconden en die de gemiddelde windsnelheid NIET verandert (en die dus altijd onder de limiet van 7 knopen moet blijven).

Een wind die op constante wijze boven de 10 knopen waait wordt gedefinieerd als een wind in vlagen, en betekent een baanwissel aangezien de limiet van 7 knopen ruim wordt overschreden.

In 2003 werden kleine onmiddellijke windstoten tot 15 knopen, ja VIJFTIEN KNOPEN, in aanmerking genomen en dit zonder enig bezwaar van skeyes (destijds Belgocontrol), noch van het DGLV, noch de pilotenvereniging BeCA.

De vonnissen en arresten met betrekking tot de gebruiksvoorwaarden van baan 01 die de Belgische Staat veroorzaken wegens schuld, zijn niet het voorwerp geweest van een beroeps- of cassatieprocedure en zijn dus uitvoerbaar in naam van het gezag van gewijsde; alle gerechtelijke uitspraken bevestigen de interpretatie van de kleine onmiddellijke windstoot die niet moet worden meegeteld onder 5 knopen:

- Vonnis van 14 april 2011 van de Rechtbank van eerste aanleg Brussel;
- Arrest van 31 maart 2017 van het Hof van Beroep te Brussel;
- Arrest van 22 oktober 2020 van het Hof van Beroep te Brussel;
- Vonnis van 22 december 2023 van de Rechtbank van eerste aanleg Brussel.

2. GUSTS INCLUDED, BEGRIP VAN DE KLEINE ONMIDDELLIJKE WINDSTOOT

- Windstoten wanneer speciale geluidsbeperkende procedures worden toegepast: de variatie in gemiddelde windsnelheid van 5 knopen of meer gedurende de laatste 10 minuten (*variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied*) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c ,1);
- Maximumlimiet van 12 knopen voor occasionele windstoten die een afwijking van meer dan 5 knopen ten opzichte van de gemiddelde wind over een periode van 10 minuten zijn (maximumwaarde over 3 seconden wanneer de maximale windsnelheid de gemiddelde snelheid met ten minste 5 knopen overschrijdt);
- Als de wind in windstoten waait, oftewel 10 knopen sterker dan de gemiddelde windsnelheid, is een baanwissel altijd noodzakelijk.

De limiet van 12 knopen heeft enkel betrekking op de kleine onmiddellijke windstoot die minder dan 3 seconden duurt en die de gemiddelde windsnelheid NIET verandert.

Elke kleine onmiddellijke windstoot onder de 5 knopen wordt dus niet in aanmerking genomen.

In 2013 werd deze limiet verhoogd tot een maximum van 12 knopen.

In 2003 was deze limiet echter zonder commentaar verhoogd naar 15 knopen.

3. GEMIDDELTE SNELHEIDSLIMIET VAN 10 KNOPEN IN 2003

Op vraag van de luchtvaartmaatschappijen werd de maximale gemiddelde windsnelheid in 2003 verhoogd naar 10 knopen, windstoten inbegrepen:

- Schriftelijk verzoek van SN Brussels Airlines van 29 april 2003;
- Schriftelijk verzoek van Virgin Express van 30 april 2003;
- Schriftelijk verzoek van SOBELAIR van 5 mei 2003;
- Schriftelijke goedkeuring van het DGLV en instructie om de windnorm aan te passen naar 10 knopen vanwege capaciteitsredenen, op 13 mei 2003;
- BELGOCONTROL heeft geen kritiek geuit op deze 10 + 5-norm, en heeft in de AIP een windnorm gepubliceerd met een gemiddelde snelheidslimiet van 10 knopen en kleine onmiddellijke windstoten tot 15 knopen;
- Norm van 10 knopen inclusief windstoten, gepubliceerd in AIP-amendement 06/2002, van 9 mei 2003, AD 2-EBBR 10, point 5.2.a Preferential Runway System.



4. VASTSTELLING VAN DE WAARDE VAN DE WINDNORMEN

Het is aan de Belgische Staat, en enkel aan de Belgische Staat, om de waarden van de windnormen vast te stellen, na eventuele studies uitgevoerd door haar administratie van de Luchtvaart, volgens het vonnis van 22 december 2023.

- *“skeyes is onderworpen aan de controle van de minister aan wie hij rapporteert,”* punt 111, pagina 135;
- *“skeyes heeft niet de bevoegdheid om de windcomponenten te bepalen, maar moet de instructies van de Belgische Staat naleven, die wettelijk bindend zijn,”* punt 111, pagina 135;
- *“de Belgische Staat moet ervoor zorgen dat de normen die zijn uitgevaardigd door de inrichtingen die onder zijn controle vallen worden nageleefd,”* punt 111, pagina 135;
- *“de Belgische Staat heeft een situatie die gebaseerd was op een onwettige instructie laten voortbestaan,”* punt 112, pagina 135;
- *“De instructie van 16 december 2013 is door de rechtbank onrechtmatig verklaard. De AIP van 3 april 2014, die op deze onrechtmatige instructie is gebaseerd, is eveneens onrechtmatig,”* punt 131, pagina 147;
- *“De windcomponent van 7 knopen rugwind wordt geïnterpreteerd en toegepast als een maximale snelheidscomponent, die absoluut niet overschreden mag worden, terwijl het gaat om een gemiddelde windcomponent die wel degelijk bereikt mag worden,”* punt 131, pagina 148;
- *“Elke variatie in de gemiddelde wind wordt in aanmerking genomen, hoe klein ook, terwijl enkel windstoten die een variatie van minder dan 5 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid, gemeten over 3 seconden, moeten worden meegerekend,”* punt 131, pagina 148;
- *“Het is niet aan de rechtbank om op eigen gezag de gemiddelde rugwindcomponent vast te stellen op 8 knopen. De gemiddelde rugwindcomponent bij vonnis vastleggen op 8 knopen zou neerkomen op het besturen van de Staat in de plaats van de Belgische staat, hetgeen de bevoegdheid van de rechtbank te buiten gaat,”* punt 132, pagina 149;
- *“Krachtens twee vonnissen ten gronde van het Hof van Beroep te Brussel van 31 maart 2017 en 22 oktober 2020 is de Belgische Staat al veroordeeld tot het herstellen van de schade als gevolg van het misbruik van baan 01, dat als foutief werd veroordeeld,”* punt 133, pagina 150.

5. VEILIGHEIDSTUDIËS NAAR DE GRENSWAARDE VAN 7 KNOPEN MET WINDSTOTEN

Verschillende veiligheidsstudies, die nooit werden aangevochten of in twijfel getrokken, hebben de gemiddelde snelheidslimiet van 7 knopen, waarbij eventueel alleen rekening wordt gehouden met kleine onmiddellijke windstoten van meer dan 5 knopen, geanalyseerd.

De gemiddelde windsnelheid wordt met meer dan 7 knopen overschreden

OF

Het zijn de kleine onmiddellijke windstoten van meer dan 5 knopen

En in deze twee NIET-CUMULATIEVE gevallen moeten we van baan wisselen.

De volgende documenten bevestigen dat de maximumlimiet van 7 knopen correct is:

- ABPNL (*Association belge des pilotes et navigants de ligne*), studie van 9 april 1991;
- BeCA-akkoord over de 7 knopen, 11 mei 2004;
- A.A.C., veiligheidsstudie van de windcomponenten, 12 mei 2004;
- DGLV-veiligheidsstudie naar de limiet van 7 knopen, 11 januari 2005;
- EGIS-AVIA, veiligheidsstudie van de windcomponenten, 3 juli 2013;
- TOUWAIDE, veiligheidsstudie naar de limiet van de kleine onmiddellijke windstoot onder 3 seconden bij 12 knopen, 14 september 2022.

Belangrijke opmerking: de AIR-SIGHT-studie van 8 oktober 2009 werd door de Inter-Kabinetten verworpen en er werd geen akkoord bereikt om de conclusies ervan te aanvaarden.

6. BAANCONFIGURATIES MET GEBRUIK VAN GEKRUISTE BANEN

- De A.A.C. is tegen het gebruik van baanconfiguraties met gekruiste banen zoals het gelijktijdig gebruik van de banen 19 + 25R voor opstijgingen, en is verbaasd over de gecombineerde configuratie van de banen 01 + 07 voor landingen;
- In haar stellingname van 9 april 1991 hekelt de ABPNL openlijk het gebruik van de gevaarlijke configuratie 01 + 07, en raadt ze aan om over te gaan op een configuratie van parallelle OOSTELIJKE banen in het geval van tegenwind, dus de banen 07;
- In haar standpunt van 11 mei 2004 oordeelt BeCA dat het gebruik van gekruiste banen vermeden moet worden;
- In haar standpunt van juli 2005 spreekt BeCA zich uit tegen de gekruiste banen.

EST

Les vents de nord-est à est soufflent pendant 30 à 35 jours par an : tous les aérodromes voisins passent alors en configuration de pistes parallèles EST et Bruxelles-National est le seul qui se met en configuration de piste unique, la piste 02 étant utilisée pour les décollages et pour les atterrissages, ce qui réduit la capacité horaire de moitié : des délais très importants sont inévitables.

Il est à remarquer que cette configuration n'est imposée ni pour des raisons de sécurité aérienne, ni pour des raisons opérationnelles.

En outre, pour diminuer quelque peu les délais aux heures de pointe, les contrôleurs aériens font effectuer certains décollages sur la piste 07R, sécante à la 02, ce qui est une procédure dangereuse, dénoncée par la communauté internationale des pilotes de ligne; cette procédure est à l'origine de la collision entre un B727 et un DC9 à Madrid en décembre 1983 qui y fit 93 morts et de la quasi-collision entre un DC9 SWISSAIR atterrissant sur la 02 et un B747 SABENA décollant sur la 07L à Bruxelles-National en 1981;

Bron: ABPNL

It must be recognised that 02/20 is a less favourable runway. The usage of 02 or 20 in combination with a crossing runway (07R or 25R) is degrading the safety level even more. Past incidents have proven that the use of crossing runways is less safe than the use of parallel

runways. Design of recent and future airports demonstrate the need for parallel operations since none of them use crossing runways any more. Therefore 02/20 should not be used in combination with a crossing runway, especially where other solutions exist. A short term solution is the use of 02/20 as a single runway at night, and with headwind. In this context it must be highlighted that runway 02 is seldom used with northerly wind (for which she was designed) but most of the time with easterly wind because of the lack of instrument approach on 07. It is important mentioning that the equipment of the 07 direction with precision approach aids and procedures is the only safe solution to accommodate with the easterly winds, and at the same time with the need for the spread of noise. Runway 02/20 can remain useful to accommodate for strong northerly and southerly winds.

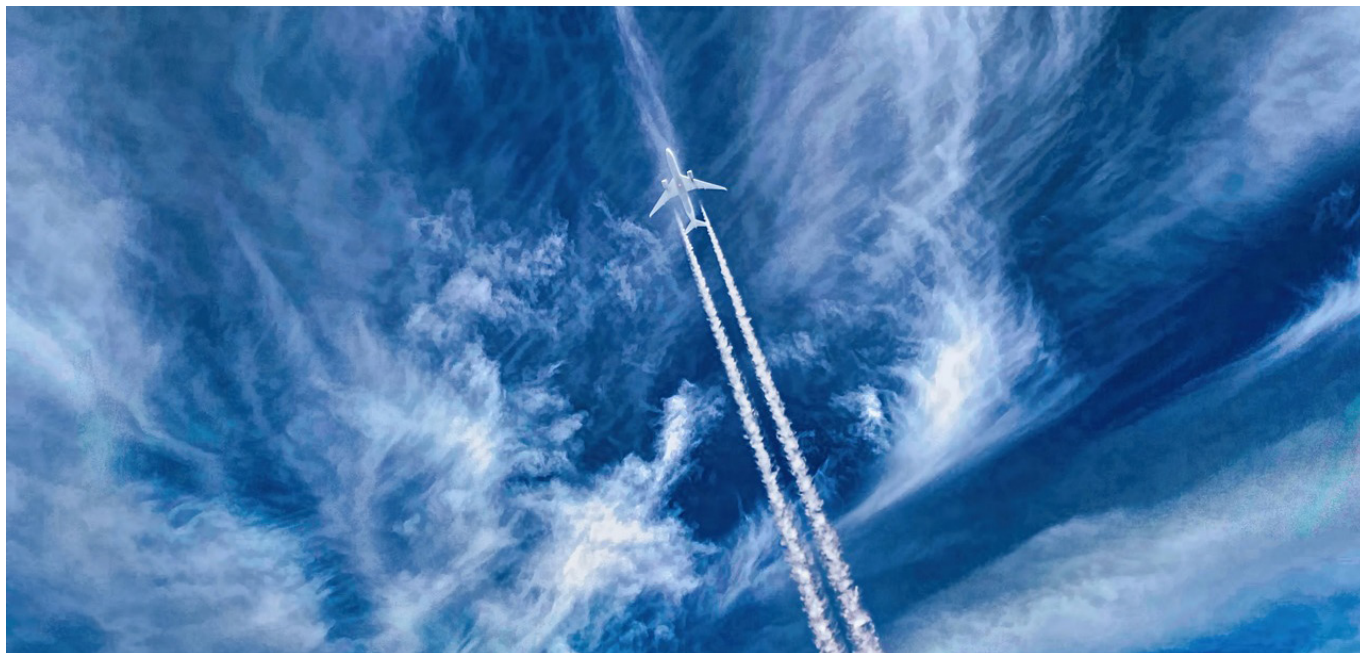
Bron: IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations)

“Current regulations call for runway 02/20 to be used in combination with runway 25 during certain periods of the week, but this can lead to tailwind takeoffs on a shorter runway that crosses two other runways, at least one of which will be active for landings.

The BeCA has always stressed that runway 02/20 should be used as a secondary runway and as such should not be seen as a preferential runway for noise abatement purposes. The association points out the runway was designed to be used in strong northerly and southerly winds and given its shorter length should never be used with a tailwind.

Additionally, BeCA argues that the use of intersecting runways by definition increases the likelihood of a runway incursion, and adopting this procedure for noise abatement is unacceptable.”¹

1 Safety Bulletin, IFALPA, July 2005: <http://www.awacss.be/IFALPA%20-%20BeCA%20Safety%20EBBR.pdf>



7. BESCHIKKEND GEDEELTE VAN HET VONNIS VAN 22 DECEMBER 2023

Vonnis van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 22 december 2023

“Na uitsluiting, op basis van artikel 159 van de Grondwet, met het oog op de beslechting van het onderhavige geschil, van de toepassing van de instructie van 16 december 2013, van de daarop gebaseerde AIP van 3 april 2014 en van punt III.b), laatste alinea van de instructie van 17 juli 2013, voor zover deze aldus wordt uitgelegd dat geen rekening wordt gehouden met alle windstoten van minder dan 12 knopen, ongeacht de gemiddelde windsnelheid, en de tolerantie van 2 knopen die moet worden toegepast op de maximaal waargenomen windwaarden”.

Wordt de Belgische Staat gelast alle nodige maatregelen te nemen om het gebruik van baan 01, zoals dat voortvloeit uit de toepassing van de instructie van 16 december 2013, concreet en daadwerkelijk te beëindigen, en meer in het bijzonder in die zin dat:

- de rugwindcomponent van 7 knopen wordt geïnterpreteerd en toegepast als maximale windcomponent die absoluut niet overschreden mag worden, terwijl het een gemiddelde windcomponent is die wel degelijk bereikt mag worden (7 knopen inbegrepen);
- er wordt rekening gehouden met elke variatie in de gemiddelde rugwind, hoe klein deze ook is, terwijl enkel de windstoten in de zin van § 4.1.5.2.c van Bijlage 3 van de ICAO-aanbevelingen, oftewel een variatie van minstens 5 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid, gemeten over 3 seconden, in aanmerking genomen moeten worden;
- er wordt sterk geanticipeerd op de afwijkingen op het PRS, en deze worden ruimschoots langer dan nodig gehandhaafd, terwijl (i) anticipatie niet langer dan maximaal 30 minuten mag duren, (ii) “wanneer de windcomponenten de aangegeven waarden overschrijden en het gebruik van het preferentieel baangebruikstelsel verhinderen, de baan wordt toegewezen die het meest geschikt is voor de wind (01 noord, 07R/L oost of 19 zuid). Baan 01 en/of baan 07L/R kunnen echter niet als landingsbaan worden gebruikt tenzij er geen andere

geschikte baan beschikbaar is. Tenzij een relevante veiligheidsfactor dit verhindert, mogen de niet-preferentiële banen 01 en 07R/L alleen worden toegewezen voor de landing wanneer de windcomponenten hoger zijn dan de waarden die zijn aangegeven op de preferentiële banen 19 of 25R/L en in een configuratie met tegenwind en rugwindcomponenten tussen 0 en maximaal 3 knopen (lichte wind)», en (iii) de terugkeer naar het PRS moet zo snel als operationeel mogelijk gebeuren;

- soms worden enkel weersvoorspellingen in aanmerking genomen om een afwijking op het PRS of een weigering ernaar terug te keren te rechtvaardigen, terwijl SKEYES voortdurend de weersvoorspellingen en de windmetingen op elke baan moet vergelijken, in overeenstemming met de instructie van 17 juli 2013; de beslissing om van baan te veranderen om een reden die verband houdt met het overschrijden van een windcomponent moet gebaseerd zijn op een recente windgeschiedenis en weersvoorspellingen binnen maximaal 30 minuten.

Bij gebrek aan naleving van het bovenstaande vonnis, is de Belgische Staat veroordeeld tot betaling van een dwangsom van **€20.000 per dag dat baan 01** wordt gebruikt, met een maximum van **€2.000.000 voor elke 24 uur** (van 00u01 tot 24u00) dat er wordt vastgesteld dat er van het PRS werd afgeweken terwijl er geen objectieve elementen zijn om dit te rechtvaardigen, of het nu gaat om:

- de windcomponenten, wetende dat deze geïnterpreteerd moeten worden volgens hetgeen hierboven in herinnering is gebracht en met inachtneming van de instructie van 15 maart 2012, zoals verduidelijkt door de instructie van 17 juli 2013 (onder voorbehoud van punt III.b), laatste alinea van deze instructie:
 - o de rugwindcomponent van 7 knopen incl., windstoten inbegrepen, is een gemiddelde windwaarde, en deze component mag bereikt worden;
 - o enkel de windstoten in de zin van § 4.1.5.2.c van Bijlage 3 van de ICAO-aanbevelingen, oftewel een variatie van minstens 5 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid, gemeten over 3 seconden, worden in aanmerking genomen;
 - o de duur van anticipatie voor een baanverandering is maximum 30 minuten;
 - o *“wanneer de windcomponenten de aangegeven waarden overschrijden en het gebruik van het preferentieel baangebruikstelsel verhinderen, de baan wordt toegewezen die het meest geschikt is voor de wind (01 noord, 07R/L oost of 19 zuid). Baan 01 en/of baan 07L/R kunnen echter niet als landingsbaan worden gebruikt tenzij er geen andere geschikte baan beschikbaar is. Tenzij een relevante veiligheidsfactor dit verhindert, mogen niet-preferentiële banen 01 en 07R/L alleen worden toegewezen voor de landing wanneer de windcomponenten hoger zijn dan de waarden die zijn aangegeven op de preferentiële banen 19 of 25R/L en in een configuratie met tegenwind en rugwindcomponenten tussen 0 en maximaal 3 knopen (lichte wind)»;*
 - o de terugkeer naar het PRS moet zo snel als operationeel mogelijk gebeuren;
- verontreiniging van een preferentiële baan of wanneer remmen er minder dan “goed” is;
- opeenvolgende verzoeken van piloten die een baanwissel aanvragen om veiligheidsredenen;
- meldingen van piloten over buitensporige wind op grotere hoogtes;
- gemelde of voorspelde windschering, of wanneer onweersbuien aankomend of vertrekkend verkeer zouden kunnen beïnvloeden;
- lopende werkzaamheden op één van de pistes inbegrepen in het preferentieel baangebruikstelsel;
- of elke andere reden die uitdrukkelijk wordt genoemd door de instructie van 15 maart 2012, zoals verduidelijkt in de instructie van 17 juli 2013 (onder voorbehoud van punt III. b), laatste alinea.



De kleine windstoot en de constante windvlaag — REF: 7397-P

8. MAXIMALE RUGWINDNORM (TAILWIND), HISTORISCHE OORSPRONG

De oorsprong van de bepaling van een windcomponentwaarde voor het gebruik van luchtvaartuigen en start- en landingsbanen is te vinden in een besluit van de Federal Aviation Agency (F.A.A.) van de Verenigde Staten van 9 augustus 1960, gepubliceerd in het Federal Register van 13 augustus 1960 op pagina 7763: “F.A.A. Crosswind and Tailwind Take-Off and Landing limitations : *“Unless a greater value has been demonstrated and approved, the maximum crosswind takeoff and landing component shall be 20 knots and the maximum tailwind takeoff and landing component shall be 10 knots”.*”

Vrije opmerking: alle vliegtuigen zijn gecertificeerd om te vliegen met een gemiddelde rugwindsnelheid tot 10 of 15 knopen.

Windsnelheid wordt in deze opmerking beschouwd als de windsnelheidscomponent!!!!

9. OFFICIËLE DEFINITIES VAN DE WINDNORMEN

Bijlage 3 van de ICAO “Meteorological Service for International Air Navigation” herneemt in haar 17^e editie van juli 2010 enkele belangrijke definities met betrekking tot de berekeningswijze van de wind, de windstoten en de hoogtewind:

- **Rustige wind of wind calm:** wind van minder dan 1 knoop (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- **Variabele wind of light wind:** wind van minder dan 3 knopen (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- **Windstoten:** variatie van 10 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (*variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more*) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2^o c, 2)
- **Rukwinden als speciale procedures voor verminderde geluidshinder worden toegepast:** variatie van 5 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (*variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied*) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2^o c, 1)

De veiligheidsstudie over de maximumlimiet van knopen voor de kleine rugwindstoot, uitgevoerd op 14 september 2022 door de Federale Ombudsman, bevestigt alle ICAO-definities en het feit dat er geen nieuwe studie nodig is omdat de DGLV-instructie van 17 juli 2013, de enige die door de hoven en rechtbanken is gevalideerd, enerzijds gedetailleerd, gemotiveerd en duidelijk is, en anderzijds beantwoord aan alle ICAO-definities.

Er is geen enkele kritiek geuit op deze studie; noch op de inhoud, noch op de conclusies.

Bovendien bevestigt het meest recente vonnis van de Rechtbank van eerste aanleg, uitgesproken op 22 december 2023, de wettigheid van de instructie die werd uitgevaardigd onder minister Wathelet van 17 juli 2013 en valideert ze tevens de conclusies van de veiligheidsstudie van 14 september 2022 over het feit dat de definities die in de instructie van 17 juli 2013 zijn opgenomen geldig en wettig, en in overeenstemming met de internationale wetgeving zijn.



10. DE DGLV-INSTRUCTIE VAN 17 JULI 2013 EN DE AIP VAN 19 SEPTEMBER 2013

WINDNORMEN: een instructie werd aan Belgocontrol gegeven in september 2012, echter heeft de IKW een validatie-studie van de windnormen op baan 02/20 gevraagd. Om budgettaire redenen kon deze studie pas geprogrammeerd worden in 2013, de EGIS-AVIA-studie werd gefinaliseerd op woensdag 3 juli 2013 en meteen opgestuurd naar de vertegenwoordigers van de vicepremiers belast met de coördinatie van het algemene politieke beleid.

In overeenstemming met de beslissingen van de Ministerraad werd een nieuwe instructie van het DGLV betreffende de baanselectie op Brussel-Nationaal uitgevaardigd op 17 juli 2013, en naar Belgocontrol gestuurd met het doel de voorbereidingsperiodes voor elke baanwissel te beperken, de begrippen “gemiddelde wind” en “maximale wind” zo duidelijk mogelijk te omschrijven alsook hun berekeningswijze te verduidelijken, de windnorm op de niet-preferentiële banen te verduidelijken, alsook de norm voor de niet-preferentiële banen te verduidelijken, de in acht te nemen windgegevens en de limietwaarden die in het informaticasysteem van de verkeerstoren van Belgocontrol moeten worden ingevoerd:

- 0 knopen rugwind op de niet-preferentiële banen 01 en 07, bij condities van “light wind” zoals gedefinieerd door ICAO;
- 7 effectieve knopen rugwind op de preferentiële banen 19 en 25, gemiddelde windsnelheid over 2 minuten als de wind op stabiele wijze waait;
- Beperking van de tonnage bij opstijgingen tot max. 200 ton op baan 19 (tussen 80 en 200 ton ligt de beoordeling bij de piloot);
- Geen invloed van maximale afwijkingen van minder dan 20 seconden van de gemeten gemiddelde windsnelheid onder de 7 knopen;
- Limiet van maximum 12 knopen voor occasionele windstoten die een verschil van meer dan 5 knopen vormen

met de gemiddelde wind over een periode van 10 minuten (maximale waarde over 3 seconden als de maximale windsnelheid de gemiddelde windsnelheid met minstens 5 knopen overschrijdt);

- Wind die in windstoten blaast, oftewel met een verschil van meer dan 10 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid, heeft altijd een baanwissel tot gevolg.

RWY in use	Tailwind	Tailwind gusts max.	Crosswind	Crosswind max.	
01	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt	
07R/L	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt	
PRS OFF	19	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS ON	19	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
25R/L	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt	

Deze wijzigingen zijn van toepassing in het amendement van de AIP van donderdag 19 september 2013 gelijktijdig met de wijziging van de benaming van baan 02 in 01 en van baan 20 in 19 naar aanleiding van de magnetische variatie.

11. PUNT III.B) LAATSTE ALINEA VAN DE DGLV-INSTRUCTIE VAN 17 JULI 2013

De instructie werkt dit punt als volgt uit:

“III – b) de maximumwaarde (over 3 seconden) wanneer de maximale windsnelheid de gemiddelde windsnelheid met ten minste 10 km/h (5 kt) overschrijdt (Appendix 3 §4.1.5.2.c, annex 3 van de ICAO).”

Deze instructie bevestigt en specificeert dat maximale windafwijkingen (maximale windsnelheid, windstoot genoemd), gemeten over 10 minuten (voor 200 perioden van 3 seconden), alleen in aanmerking mogen worden genomen bij de baanselectie voor de banen 19 en 25R/L als deze afwijkingen de gemiddelde windsnelheid over 10 minuten met 5 knopen overschrijden.

Gemiddelden worden elke minuut berekend (volgens een voortschrijdend gemiddelde).

Metingen worden elke 0,5 seconde uitgevoerd.

Voor de gemiddelde wind is het gemiddelde rekenkundig (gemiddelde wind over 2 minuten = “luchtvaartkundige” wind).

Voor de maximale wind worden de waarden voor de perioden van 3 seconden berekend door het gemiddelde te nemen van de 6 ogenblikkelijke windwaarden die om de 0,5 seconden worden genomen (gemiddelde wind over 10 minuten = “synoptische” wind).

Windwaarden worden gemeten op de anemometer nabij de drempel van baan 25R voor gebruik in PRS. De anemometer van baan 25L blijft de referentie voor METAR's en TAF's.

Als gevolg hiervan komt de limiet waarboven de maximale afwijkingen rugwind (maximale wind) alleen in aanmerking worden genomen bij de selectie van de banen 19 en 25R/L, overeen met de maximale snelheid van 12 knopen (limiet van 7 knopen gemiddelde snelheid + minimum van 5 knopen afwijking).

Het vonnis van 22 december 2023, punt 131, bladzijde 148, “vernietigt op grond van artikel 159 van de Grondwet, met het oog op de beslechting van het onderhavige geschil, punt III. B), laatste alinea, van de instructie van 17 juli 2013, voor zover deze aldus wordt uitgelegd dat alle windstoten van minder dan 12 knopen, ongeacht de gemiddelde windsnelheid, en de tolerantie van 2 knopen die moet worden toegepast op de maximaal waargenomen windwaarden, buiten beschouwing worden gelaten;”.

Uiterst belangrijke opmerkingen:

In het dictum van het vonnis van 22 december 2023, is de laatste zin op pagina 226, punt 7 van de motivering, uiterst belangrijk:

“onder voorbehoud van punt III. b), laatste alinea”; dit betekent dat de gemiddelde snelheidslimieten niet cumulatief zijn met de maximum snelheden; men moet **OF** lezen, niet EN, dit is uiterst belangrijk in het dictum van het vonnis:

- **of** de gemiddelde snelheid van 7 knopen wordt overschreden in rugwindcomponent;
- **of** de maximale snelheid van kleine windstoten van 3 seconden die de gemiddelde windsnelheid niet wijzigen wordt overschreden met meer dan 5 knopen;
- **echter** wanneer de wind die constant in windstoten waait, oftewel continu met meer dan 10 knopen, moet de baan sowieso gewijzigd worden.

Als men het dictum van het vonnis op pagina's 225 en 226 leest, is er geen sprake van vliegen met meer dan 10 knopen of het tolereren van 12 knopen.

We zullen nooit vliegen met een constante, echte en gemeten wind van meer dan 10 knopen gemiddelde snelheid, omdat enerzijds de gemiddelde snelheidslimiet van 7 knopen is overschreden, en anderzijds zo'n wind een wind is die voortdurend en constant in windstoten waait.

De 12 knopen dat is als de kleine vlagen onder de 5 knopen zijn en blijven met een gemiddelde windsnelheid onder de 7 knopen; dit geeft $6,99 + 4,99 = 11,98$. Maar omdat in de praktijk geen rekening moet worden gehouden met een kleine vlag onder de 5,0 knopen, is het slechts 6,99 knopen gemiddelde snelheid.

Sommige mensen verwarren kleine windvlagen die geen invloed hebben op de gemiddelde windsnelheid zolang ze ONDER de 5 knopen blijven met een windvlag die constant meer dan 10 knopen is.

De rechter oordeelde daarom; het is het een of het ander: of de gemiddelde snelheid wordt overschreden, of de snelheid van de lichte windstoot is groter dan 5 knopen.

In de DGLV-instructie van 17 juli 2013 was nooit sprake van een cumulatieve limiet die enerzijds 7 knopen gemiddelde snelheid zou zijn geweest met minimaal 12 knopen lichte vlagen, NEE het is het een of het ander.

De instructie van 17 juli 2013 en de drie gerechtelijke uitspraken bevestigen dat men van baan moet veranderen onder de volgende voorwaarden, die **NIET cumulatief** zijn:

- of als de gemiddelde windsnelheidscomponent de 7 knopen effectief overschrijdt;
- of als de snelheidscomponent van de kleine windstoten daadwerkelijk een waarde van ten minste 5 knopen overschrijdt.

Enkele voorbeelden om de berekening van de kleine windstoten van minder dan 3 seconden die de gemiddelde windsnelheid niet wijzigen beter te begrijpen:

- o *5 knopen (elke kleine windstoot onder 5 knopen = 0 en wordt niet meegeteld);*
 - o *4 knopen gemiddelde snelheid en kleine windstoten van 3 knopen = 4 knopen, geen baanverandering;*
 - o *3 knopen gemiddelde snelheid en kleine windstoten van 6 knopen = 9 knopen en baanverandering want kleine windstoot van meer dan 5 knopen;*
 - o *2 knopen gemiddelde snelheid en kleine windstoten van 5 knopen = 2 knopen, geen baanverandering;*
 - o *7 knopen gemiddelde snelheid en kleine windstoten van 5 knopen = 7 knopen, geen baanverandering;*
 - o *7 knopen gemiddelde snelheid en kleine windstoten van 6 knopen = 13 knopen en baanverandering want kleine windstoot van meer dan 5 knopen.*
- of als de wind in windstoten waait, dat wil zeggen op constante wijze met meer dan 10 knopen, hetgeen altijd een baanverandering betekent.

12. CONCLUSIES

Nergens, noch in de ministeriële instructies, noch in de internationale wetgeving, staat dat de kleine onmiddellijke windstoten van minder dan 5 knopen, en met een maximale duur van 3 seconden, moeten worden opgeteld bij de gemiddelde windsnelheid.

Dus de berekening dat $7 + 5 =$ vliegen tot 12 knopen gemiddelde windsnelheid is FOUT.

De instructies van 15 maart 2012 en 17 juli 2013, gevalideerd en bevestigd op 3 gerechtelijke niveaus, zijn duidelijk, legaal en rechtmatig:

1. Limiet van gemiddelde snelheid voor baanverandering = 7 knopen
2. Limiet van de kleine onmiddellijke windstoot waarmee rekening gehouden moet worden = + 5 knopen
3. Wind die constant in windstoten waait = 10 knopen

In conclusie, elke onmiddellijke windstoot onder 5 knopen moet NIET worden meegeteld en moet NIET worden opgeteld bij de gemiddelde windsnelheid.



Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes sites 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