



AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL - EBBR :

Analyse de la situation historique, opérationnelle et juridique des procédures aériennes au 1^{er} mai 2016

Base juridique des dispositions en matière de normes de vent, de sélection des pistes et de définition des procédures aéronautiques pour l'Aéroport de Bruxelles-National

1. En matière de fixation des valeurs de composantes de vent, de sélection des pistes et de définition des procédures aéronautiques :

- Contrat de gestion de Belgocontrol 2014, Arrêté Royal du 25 avril 2014, Moniteur belge du 14 mai 2014 :
 - a. Article 1^{er} : Le présent contrat de gestion vise à régler les conditions dans lesquelles Belgocontrol exécute ses missions de service public, telles que prévues aux articles 170 et 171 de la loi du 21 mars 1991
 - b. Article 2 § 1^{er} : AIP, Publication d'information aéronautique, publication officielle renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne, publiée par les soins de Belgocontrol sous la responsabilité de l'Etat conformément à l'annexe 15 à la Convention de Chicago
 - c. Article 3 § 1^{er} : Belgocontrol assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux.
 - d. Article 3 § 1^{er}, 2^o : Belgocontrol est chargé d'assurer le service d'information de vol, visant à fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols
 - e. Article 11 § 1^{er} : Belgocontrol établit des procédures CDO (Opérations en descente continue) à l'aéroport de Bruxelles-National sur les pistes préférentielles
 - f. Article 21 § 1er : Dans le cadre d'une politique de gestion des nuisances sonores définie par les autorités compétentes en matière d'exploitation aéroportuaire, Belgocontrol s'engage à rechercher les meilleures orientations de flux de trafic aérien compte tenu des exigences de sécurité, de stabilité opérationnelle, de capacité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et apporte son concours à la mise en œuvre des modifications de procédure qui en découleraient
 - g. Article 21 § 2 : les autorités se concertent avec Belgocontrol afin que les modifications apportées aux routes AIS, au système d'utilisation des pistes et aux procédures de vol tiennent compte des objectifs de performance et soient suffisamment étalées dans le temps en vue de tenir compte de tous les aspects de sécurité et de stabilité opérationnelle



- Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, Moniteur belge du 26 mars 1954 :
 - a. Article 43 § 2 : Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son délégué fixe, dans chaque cas, les conditions techniques d'utilisation des aérodromes
 - b. Article 44 : En outre, le Ministre ou son délégué, peut modifier les conditions d'utilisation d'un aérodrome pour tenir compte des modifications apportées à son environnement

- Cour d'Appel de Bruxelles Arrêt du 24 janvier 1997, page 370, point 7.6 :

Attendu que dans son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ses termes : « *Attendu que les informations aéronautiques données par la RVA puis par Belgocontrol aux compagnies aériennes et faisant l'objet des A.I.P. n'ont pas de valeur de disposition légale ou réglementaire ; que, certes, la raison même de ces instructions est d'être suivies par les compagnies aériennes ; que les instructions que ces A.I.P. contiennent ne créent pas de droits pour les tiers qui ne peuvent s'en prévaloir pour contraindre Belgocontrol à les respecter alors que, celle-ci en conserve, à tout moment, la maîtrise ; que, Belgocontrol peut déroger à des instructions, sauf à démontrer que ce faisant elle adopterait une politique déraisonnable dans l'exécution de sa mission de gestion commerciale de l'infrastructure aéroportuaire de Bruxelles-National et de police de la sécurité du trafic aérien ; qu'il n'est pas démontré, en l'espèce, que Belgocontrol aurait accordé, de façon injustifiée, des dérogations à ces A.I.P.* » ;

2. Quant à l'utilisation des pistes :

- Arrêté ministériel du 6 avril 2009, Moniteur belge du 24 avril 2009, relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National :
 - a. Article 2 établissant des périodes de nuit sans décollage

3. Quant au non-survol de certaines parties du territoire :

- Arrêté royal du 11 juin 1954 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^{er}). Moniteur belge du 4 juillet 1954, page 5.085
- Arrêté royal (I) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 11 juin 1954 précité, il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles (article 1^{er}). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article 2). Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.947
- Arrêté royal (II) du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume : Considérant la nécessité d'assurer la sécurité dans la zone comprenant l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles 1958 et ses abords, il est interdit aux aéronefs de survoler la zone où se déroule l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles (article 1^{er}). Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'article 1^{er}, les aéronefs tenus de se conformer aux prescriptions et instructions du service de contrôle de la circulation aérienne (article 2). Cet arrêté



n'a toutefois **JAMAIS** été abrogé lors de la clôture de l'Exposition Internationale et Universelle de 1958. Moniteur belge du 20 avril 1958, page 2.948

- Arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, paru au Moniteur belge du 30 décembre 2014, page 106.833 :

Article 5 : Outre les zones interdites définies par le Roi en vertu de l'article 4 de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il peut exister des zones dangereuses et des zones réglementaires. Elles sont définies par le directeur général, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.

4. Quant aux types d'avions admis à opérer de nuit ou de jour :

L'accord gouvernemental du 11 février 2000 prévoyait l'instauration de mesures de réduction des nuisances sonores qui portent directement sur les avions.

L'interdiction de certaines catégories d'avions bruyants peut réduire sensiblement les nuisances sonores. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a élaboré un règlement interdisant aux appareils dépassant une certaine production sonore d'atterrir ou de décoller à Zaventem à partir du 1er juillet 2001.

L'objectif d'un quota par mouvement consiste à diminuer les pics sonores. En 2000 le niveau de bruit individuel d'avions desservant l'aéroport de Bruxelles-National la nuit se situait à plus de 50 QC.

L'Arrêté ministériel du 26 octobre 2000, paru au Moniteur Belge du 17 novembre 2000, approuve le règlement de BIAC concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

Historique des niveaux de quotas admis la nuit :

QC maximum 20 depuis le 1^{er} juillet 2001
QC maximum 16 depuis le 1^{er} juillet 2002
QC maximum 12 depuis le 1^{er} janvier 2003

L'Arrêté ministériel du 27 juillet 2009 (Moniteur belge du 21 août 2009, page 55.997 et 55.998) relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National adapte les niveaux des quotas acoustiques pendant la nuit et en crée pour la journée :

QC maximum 8,0 de nuit (23h/06h) depuis le 25 octobre 2009
QC maximum 12,0 du matin (06h/07h) depuis le 25 octobre 2009
QC maximum 48,0 de jour (07h/21h) depuis le 25 octobre 2009
QC maximum 24,0 du soir (21h/23h) depuis le 25 octobre 2009



AIRPORTMEDIATION

**Politiques successives appliquées dans l'organisation
des vols de nuit depuis 1971**

09.04.1971	Décollages sur la 02 de 23.00 à 06.30 heures
19.12.1988	Décollages sur la 20 et la 25 R en fonction des destinations
10.12.1992	Décollages sur la 20 et la 25 R avec Tour du Brabant
31.10.2002	Concentration de la trajectoire des routes du Nord depuis la 25R
26.12.2002	Concentration de tous les décollages sur le Nord (jamais appliquée)
15.05.2003	Dispersion légère dans la concentration
23.07.2003	Dispersion accentuée dans la concentration
22.04.2004	Dispersion des pistes et trajectoires selon les périodes horaires
02.02.2009	Suppression définitive du Plan de Dispersion
02.02.2009	Décollages mixtes sur la 19 et la 25R en fonction des destinations suivies
25.10.2009	Décollages mixtes sur la 19 et la 25R en fonction des destinations suivies mais avec 3 nuits silencieuses sans décollages
01.07.2010	Décollages mixtes sur la 19 et la 25R en fonction des destinations suivies avec limitation de poids au décollage de maximum 200 tonnes sur la piste 20 et avec 3 nuits silencieuses sans décollages



Organisation des vols de nuit depuis 1988

Période	Utilisation de la piste 20	Utilisation de la piste 25 R
19.12.1988	02.30 à 06 heures, les départs vers Huldenberg et l'Est	23.00 à 06 heures, tous les départs vers Nord, Ouest et Sud
10.12.1992	02.00 à 06 heures, uniquement les départs vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy vers Hul sont autorisés de 23 à 06 heures à décoller de la piste 25 R en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
09.12.1993	02.00 à 06 heures, uniquement les départs vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy et B727 vers Hul DOIVENT partir de la 25 R de 23 à 06 heures en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
28.04.1994	01.00 à 06 heures, uniquement avions légers vers Huldenberg	23.00 à 06 heures, N-O-S, en plus les Heavy, B727 et avions dont les performances ne permettent pas de décoller de la 20 DOIVENT partir de la 25 R de 23 à 06 heures en suivant la procédure de « Tour du Brabant »
22.05.1997	01.00 à 06 heures, tous les départs vers Chièvres et Huldenberg pour tous types d'avions	23.00 à 06 heures N-O-S, le Tour du Brabant n'est plus en service que de 23 à 01 heures pour les avions vers Hul dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
19.04.2001	01.00 à 06 heures, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23.00 à 06 heures N-O-S, le Tour du Brabant est obligatoire de 23 à 06 heures pour TOUS les avions vers Hul dont les performances ne permettent pas de décoller depuis la piste 20
31.10.2002	01.00 à 06 heures, uniquement les avions légers vers Chièvres et Huldenberg	23.00 à 06 heures, nouvelles routes optimisées vers Nord, Ouest et Sud. La route du Pajottenland remplace le Tour du Brabant pour les avions lourds en direction d'Huldenberg
26.12.2002	Plus aucun trafic (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)	23.00 à 06 heures, tous les départs de nuit vers Nord, Sud, Est et Ouest (jamais appliqué, décision reportée puis annulée)
15.05.2003	23.00 à 06 heures, uniquement les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord ainsi que les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota de bruit individuel compris entre 4 et 12 qui font une boucle par le ring



AIRPORTMEDIATION

12.06.2003	23.00 à 06 heures, uniquement les avions vers Huldenberg avec un quota de bruit individuel inférieur à 4	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres et Huldenberg avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
23.07.2003	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit (QC 12)	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
22.03.2004	Dispersion de nuit	Dispersion de nuit
18.04.2004	Dispersion de jour	Dispersion de jour
02.02.2009	Suppression de la Dispersion	Suppression de la Dispersion
02.02.2009	23.00 à 06 heures, tous les avions vers Huldenberg sans limite de quota de bruit (QC 8,0 depuis le 25 octobre 2009)	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit compris entre 4 et 12 font une boucle par le ring
01.07.2010	23.00 à 06 heures, tous les avions QC 8,0 vers Huldenberg mais d'une limite maximale de poids au décollage inférieure à 200 tonnes	23.00 à 06 heures, uniquement les départs vers le nord. Les avions vers Chièvres avec un quota de bruit individuel inférieur à 4,0 passent par le canal, les avions vers Chièvres avec un quota individuel de bruit compris entre 4,0 et 8,0 font une boucle par le ring. Les avions de plus de 200 tonnes vers Huldenberg utilisent les routes de contournement « Zoulou » par le ring.



Positions successives depuis 2003 de la Direction Générale du Transport Aérien sur les valeurs de composantes de vent pour Bruxelles-National

13 mai 2003	Accord sur 10 kts vent arrière et 25 kts vent latéral pistes 25
24 décembre 2003	Accord sur 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral pistes 25
13 février 2004	Accord sur 10 kts vent arrière et 15 kts vent latéral pistes 25
27 février 2004	Accord sur 8 kts vent arrière et 15 kts vent latéral pistes 25
17 mai 2004	Accord sur 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral pistes 25
17 janvier 2005	Accord sur 7 kts vent arrière et 20 kts vent latéral pistes 25
6 juin 2008	Accord sur 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral pistes 25

Evolutions successives des valeurs des composantes de vent depuis 1971

- 09.04.1971 : 6 kts vent arrière et 15 nœuds vent latéral sans rafales sur pistes 25 uniquement
- 1973 au 11.06.2003 : 8 kts vent arrière et 15 nœuds vent latéral sans rafales sur pistes 25 uniquement
- 12.06.2003 : 10 kts vent arrière et 25 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement
- 19.02.2004 : 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement
- 19.02.2004 : 10 kts vent arrière et 25 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement
- 04.03.2004 : 10 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement
- 05.03.2004 : 8 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 uniquement
- 22.03.2004 : 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 0 nœud de vent arrière pour les seules pistes 02/20
- 27.05.2004 : 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises pistes 02/20 en atterrissage de jour et de nuit ainsi qu'en décollages de nuit ; 0 nœud de vent arrière rafales comprises pistes 02/20 en décollage de jour



17.03.2005 : 7 kts vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 25 et 07 ; 5 kts vent arrière et 15 kts vent latéral rafales comprises pistes 02/20 en atterrissage de jour et de nuit ainsi qu'en décollages de nuit ; 0 nœud de vent arrière rafales comprises pistes 02/20 en décollage de jour

19.09.2013 : 7 kts vent arrière (rafales max à 12 nœuds) et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 19 et 25 utilisées en PRS ; 0 à max 3 kts vent arrière et 20 kts vent latéral rafales comprises pistes 01, 07 & 19 en single operation ; pistes 01 & 07 utilisables à l'atterrissage en headwind quand aucune autre piste n'est disponible

RWY in use	Tailwind	Tailwind 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

06.02.2014 : 7 kts vent arrière et 20 nœuds vent latéral rafales comprises sur pistes 19 et 25 utilisées en PRS ; 0 à max 3 kts vent arrière et 20 kts vent latéral rafales comprises pistes 01, 07 & 19 en single operation

	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOFonly)	
Tailwind MAX	7kt	7kt	
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	
	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOFand ARR)
Tailwind MAX	0 kt- 3 kt(incl)	0 kt- 3 kt(incl)	0 kt- 3 kt(incl)
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	20 kt



Historique des procédures aériennes SID de décollage Piste 25R, définitions

- Virage gauche : procédure de décollage 25R à Bruxelles-National qui fait virer les avions vers la gauche en direction de certaines balises, le virage étant initié à partir du moment où l'avion atteint une certaine altitude

- 25R : principale piste de décollage à Bruxelles-National, la mieux équipée et la plus longue de toutes les pistes (sorties de sécurité, meilleur ILS)

- 1700 pieds : altitude actuelle à Bruxelles-National au niveau de la mer à partir de laquelle les avions entament leur procédure de virage vers la gauche, la détermination de cette altitude de virage s'explique ainsi :
 - 700 pieds : *altitude minimale à partir de laquelle les avions peuvent virer en toute sécurité au décollage*
 - 1000 pieds : *altitude minimale de séparation verticale à Bruxelles-National imposée par la DGTA et BELGOCONTROL entre les procédures de décollage 25R virant vers la gauche et l'éventuelle manœuvre de remise des gaz d'un avion qui ne parvient pas à atterrir sur la piste 25L et qui effectue une manœuvre de « GO AROUND » ou « MISSED APPROACH » en redécollant de la piste 25L en virant vers la gauche à 700 pieds pour revenir effectuer après une large boucle vers la gauche une seconde tentative d'atterrissage sur la piste 25L*
 - 1700 pieds = 700 pieds d'altitude de virage + 1000 pieds de séparation de sécurité

- 2000 pieds = altitude de virage qui a existé entre 2000 et 2004 suite à un conflit faute de définition précise de la procédure overshoot-missed approach à l'atterrissage sur la piste 25L



Altitudes successives de virage au décollage vers la GAUCHE par l'Est de Bruxelles

- 1958- 15.05.1972 : **2.000 pieds** vers la gauche pour les avions à hélice
- 1958- 15.05.1972 : **3.000 pieds** avions vers la gauche pour les avions à réaction
- 16.05.1972 au 31.07.1972 : **500 pieds** vers la gauche pour les avions à 1,2,3 hélices
- 16.05.1972 au 31.07.1972 : **700 pieds** vers la **DROITE** puis 1700 vers la gauche par le Ring, avions à réaction et à 4 hélices
- 17.01.1974 à 2016 en cours : **4.000 pieds** vers la gauche pour les avions gros porteurs à 4 réacteurs
- 01.08.1972 au 27.12.2000 : **1.700 pieds** vers la gauche
- 28.12.2000 au 11.06.2003 : **2.000 pieds** vers la gauche
- 12.06.2003 à 2016 en cours : **1.700 pieds** vers la gauche

Localisation des balises et des coordonnées géographiques

- Balise : équipement de radionavigation des aéronefs située au sol et qui permet aux avions de se localiser :

- LNO = Olne, destinations Est (Allemagne du Nord)
- SPI = Sprimont, destinations Est (Allemagne du Nord)
- SOPOK = Lierneux-Diekirch, destinations Est (au-dessus de Francfort)
- PITES = Wasserbillig, destinations Est (sud de Karlsruhe)
- ROUSY = Bettembourg, destinations Sud-Est (France)
- CIV = Chièvres, destinations Ouest (France, Espagne, Portugal, Maroc)
- RITAX* = Bertogne (coordonnée géographique)
- REMBA* = Autre-Eglise (coordonnée géographique)
- RUDIX* = Ohey-Andenne (coordonnée géographique)



- Concentration Balise d'Huldenberg : passage initial obligatoire de tous les avions par la balise HUL avec détour même si la destination finale se trouve dans une autre orientation géographique et qui impose un détour inutile aux avions

- Destinations suivies par les avions : aéroport de destination qui détermine la procédure aérienne de décollage suivie (SID) et de ce fait la balise initiale de destination au départ de Bruxelles-National

- Croisement ou Abordage : risque élevé de la situation contraire à la sécurité du trafic aérien qui présente le risque que deux avions puissent se trouver au même endroit et à la même altitude en évoluant dans l'espace aérien

Adaptations des procédures suite aux déclinaisons magnétiques

- 19 janvier 2006 : (correction magnétique), changement de la description des procédures
- 5 avril 2012 : (correction magnétique), changement de la description des procédures
- 19 septembre 2013 : (correction magnétique), changement de la dénomination de la piste 02/20
- 3 mars 2016 : (correction magnétique), changement de la description des procédures



**Historique des procédures de décollage 25R avec virage 4000 pieds vers la
GAUCHE – Route TWO/BRAVO/PAPA puis DELTA**

- Mise en service le 17 janvier 1974 sous indicatif TWO pour les avions à 4 réacteurs uniquement
- Définition d'une radiale d'interception le 28 décembre 1978
- Application aux procédures vers SOPOK, PITES et ROUSY le 22 janvier 2004
- Procédure inchangée depuis le 22 janvier 2004

Routes TWO puis DELTA/BRAVO/PAPA puis DELTA uniquement :

17 JAN 1974 DEPARTURE TWO : Climb on runway heading to 4000' QNH or until crossing Brussels fix whichever is later. Turn LEFT,

28 DEC 1978 DEPARTURE TWO : After take-off climb on runway heading until 4000 ft QNH or until crossing BUB DME 8 NM arc, whichever is later. Turn Left to...

27 NOV 1980 DEPARTURE DELTA : After take-off climb on runway heading until 4000 ft QNH or until crossing BUB DME 8 NM arc, whichever is later. Turn Left to...

15 DEC 1988 DEPARTURE DELTA : After take-off climb straight ahead until 4000 ft QNH or until crossing 8 DME BUB arc, whichever is later. Turn left to ...

21 MAY 1998 DEPARTURE DELTA : After take-off climb straight ahead until 4000 ft QNH or until crossing 8 DME BUB arc, whichever is later. Turn left to ...

24 FEB 2000 DEPARTURE DELTA : After take-off climb straight ahead until leaving 4000 ft QNH or until crossing 8 DME BUB whichever is later. LT to ...

10 JUL 2003 DEPARTURE DELTA : After take-off climb straight ahead until leaving 4000 ft QNH or until crossing 8 DME BUB whichever is later. LT to ...

04 SEP 2003 DEPARTURE DELTA : After TKOF climb straight ahead until leaving 4000 ft QNH or until crossing 8 DME BUB arc whichever is later. LT to ...

19 FEB 2004 DEPARTURE DELTA : Climb straight ahead until leaving 4 000 ft QNH or until crossing 8 DME BUB arc, or above if whichever is later. LT to ...

18 MAR 2004 DEPARTURE DELTA : Climb straight ahead. At 4000 ft QNH or when crossing 8.0 DME BUB, whichever is later, LT to ...

03 MAR 2016 DEPARTURE DELTA : Climb straight ahead. At 4000 FT QNH or when crossing 8.0 DME BUB, whichever is later, LT to ...



1974 (17.01.1974), création d'une toute nouvelle route pour les avions à 4 réacteurs uniquement

LNO 2 : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA directement vers LNO

DIK 2 : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-140 vers DIK

1978 (28.12.1978)

LNO 2 : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-290 vers SPI

DIK 2 : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-320 vers DIK

1980 (27.11.1980)

LNO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-290 vers LNO

DIK 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-320 vers DIK

1998 (21.05.1988)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

DIK 2 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL puis à Huldenberg directement vers Diekirch

2000 (24.02.2000)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

NTM 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL

BULTO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL



2000 (30.11.2000)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

LNO 1 P : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-286 vers LNO

NTM 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL

BULTO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL

2000 (28.12.2000)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

LNO 1 P : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-286 vers LNO

NTM 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL

BULTO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL

2001 (19.04.2001)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

LNO 1 P : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-286 vers LNO

NTM 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL

BULTO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL



2002 (31-10-2002)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

LNO 1 P : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-286 vers LNO

ETENO 1 N : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 HUL

BULTO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers BULUX

2003 (12.06.2003)

SPI 1 B : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI

LNO 1 P : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-286 vers LNO

ETENO 1 N : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 HUL

BULTO 1 D : virage à 4000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers BULUX

2004 (22-01-2004)

SOPOK 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI

PITES 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI

ROUSY 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI

LNO 1 P : virage à 4000 pieds vers la gauche en interceptant la radiale R-286 vers LNO

2004 (18-03-2004)

SPI 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI

LNO 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-285 vers LNO

SOPOK 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI



PITES 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI

ROUSY 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-289 vers SPI

2007 (07.06.2007)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

LNO 1 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-285 vers LNO

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

2011 (20/10/2011)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

LNO 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-284 vers LNO

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

2014 (09/01/2014)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

LNO 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-284 vers LNO

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI



AIRPORTMEDIATION

2014 (06/02/2014)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

LNO 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-284 vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

2014 (06/03/2014)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

LNO 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-284 vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**



2014 (29/05/2014)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

LNO 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-284 vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds quand l'espace aérien militaire n'est pas disponible**

2015 (02/04/2015)

SPI 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

LNO 2 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-284 vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

SOPOK 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

PITES 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

ROUSY 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

2016 (03/03/2016)



SPI 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

LNO 3 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-283 vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

SOPOK 4 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

PITES 4 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**

ROUSY 4 D : virage gauche à 4000 pieds en interceptant la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions lourds**



AIRPORTMEDIATION

**Historique des procédures décollage 25R utilisable de nuit
avec virage vers la DROITE et contournement par le Nord
– RoutesTHREE puis « TOUR du BRABANT » puis ZULU**

Routes LNO/LXU/DIK THREE

1972 (30.03.1972) : à utiliser par tous les avions vers Olno et Luxembourg de 22 à 07 heures locales

LNO 3 : virage à 500 puis 1700 pieds vers la droite en contournant l'aéroport par le Nord-Est, survoler la balise Bub de l'aéroport en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta directement vers Lno, procédure spéciale de nuit

LXU 3 : virage à 500 puis à 1700 pieds vers la droite en contournant l'aéroport par le Nord-Est, survoler la balise Bub de l'aéroport en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la R-140 vers Dik, procédure spéciale de nuit

1974 (17.01.1974) à utiliser par tous les avions vers Olno et Luxembourg de 22 à 07 heures locales

LNO 3 : virage à 500 puis 1700 pieds vers la droite en contournant l'aéroport par le Nord-Est, survoler la balise Bub de l'aéroport en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta directement vers Lno, procédure spéciale de nuit

DIK 3 : virage à 500 puis à 1700 pieds vers la droite en contournant l'aéroport par le Nord-Est, survoler la balise Bub de l'aéroport en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la R-140 vers Dik, procédure spéciale de nuit



TOUR du BRABANT

10 décembre 1992 : nouvelle route spéciale de nuit entre 23h00 et 06h00 locales, « Tour du Brabant » : les avions vers Chièvres et vers la balise d'Huldenberg dont les performances ne permettent pas un départ de la piste 20 se **voyaient autorisés** de partir de la piste 25 droite mais en contournant toute la région de Bruxelles-Capitale par un large « Tour du Brabant » : décollage de la piste 25 droite et virage à droite à 700 pieds sur la route vers la balise de Saint-Nicolas. Une fois l'altitude de 4.000 pieds atteinte, ils se dirigeaient vers la balise d'Affligem pour reprendre ensuite leur destination initiale.

9 décembre 1993 : de 23h00 à 06h00 locales tous les avions lourds, tous les avions Boeing 727 et, quand la piste 20 est utilisée de nuit de 02h00 à 06h00, tous les avions dont les performances ne permettent pas un départ de cette piste, **devaient** décoller depuis la piste 25 droite et suivre le « Tour du Brabant ».

28 avril 1994 : l'utilisation du « Tour du Brabant » a été généralisée **obligatoirement** pour **tous les** avions lourds et pour tous les Boeing 727 entre 23h00 et 06h00 locales et pour tous les avions dont les performances ne permettent pas un départ depuis la piste 20 entre 01h00 et 06h00 locales.

22 mai 1997, le « Tour du Brabant » n'était plus obligatoire **que de** 23h00 à 01h00 locales et tous les décollages vers l'Est et le Sud devaient décoller depuis la piste 20 entre 01h00 et 06h00 locales, y compris les avions lourds et les Boeing 727.

19 avril 2001, conformément à la décision du Conseil des Ministres du 9 février 2001, le « Tour du Brabant » **redevient obligatoire** pour tous les avions lourds ainsi que pour tous les avions de type Boeing 727 à destination des balises de Chièvres et d'Huldenberg du lundi au samedi de 23 à 06 heures ainsi que le dimanche de 23 à 08 heures.

31 octobre 2002, **suppression** du « Tour du Brabant » qui est remplacé par le nouveau couloir de décollages nocturnes obligatoire toutes les nuits de 23 à 06 heures locales « montée optimisée » depuis la piste 25 droite

Description de la route aéronautique « Tour du Brabant » 25R:

Dik 1 S - Spi 1 S – Civ 1 S – Nebul 1 S : Virage à 700 pieds vers la droite, cap 293°, intercepter R-282 BUB et suivre la R-167 NIK en montée jusqu'à 4000 pieds en direction de Nicky puis virage à gauche vers Affligem et retour sur Bruxelles



Routes ZULU

Décision du Plan Anciaux :

Routes alternatives « Zulu », uniquement utilisables le mercredi de 23 à 03 heures, et **éventuellement** les autres nuits, pour les avions dont les performances ne permettent pas de décoller depuis les autres pistes ou pour raisons de sécurité ou météorologiques.

Routes « Zulu » alternatives de contournement « Zulu » de nuit par Huldenberg vers Pites, Olno, Rousy, Sprimont et Sopok

- Mise en service le 22 janvier 2004
- Inchangée depuis le 22 janvier 2004

Les routes de nuit « Zulu » désignent des routes de décollage **ALTERNATIVES** vers la balise d'Huldenberg au départ de la piste de décollage 25 Right. On les appelle ainsi car la lettre qui suit leur description aéronautique est un « Z »

Elles ne sont utilisées que dans certaines conditions tout à fait particulières :

- Lorsque pour des raisons météorologiques ou pour des raisons de travaux, les décollages de nuit vers la balise d'Huldenberg ne peuvent partir de la piste 20, ils décollent alors de la piste 25R en suivant les procédures « Zulu » sauf si le schéma 02/07 ou 20/20 est en service pour raisons météorologiques
- La nuit du vendredi soir au samedi matin, selon l'accord de Gouvernement du 19 décembre 2008, tous les décollages de nuit partent uniquement de la piste 25R sauf si le schéma 02/07 ou 20/20 est en service pour raisons météorologiques

Il ne faut pas confondre les routes de décollage de nuit « Zulu » avec la route du Ring.

Les routes « Zulu » contournent toute la région de Bruxelles-Capitale par le Nord puis descendent par l'Ouest vers le Brabant Wallon et la balise d'Huldenberg ; alors que la route du Ring ne contourne que Bruxelles par le Nord en suivant le Ring.

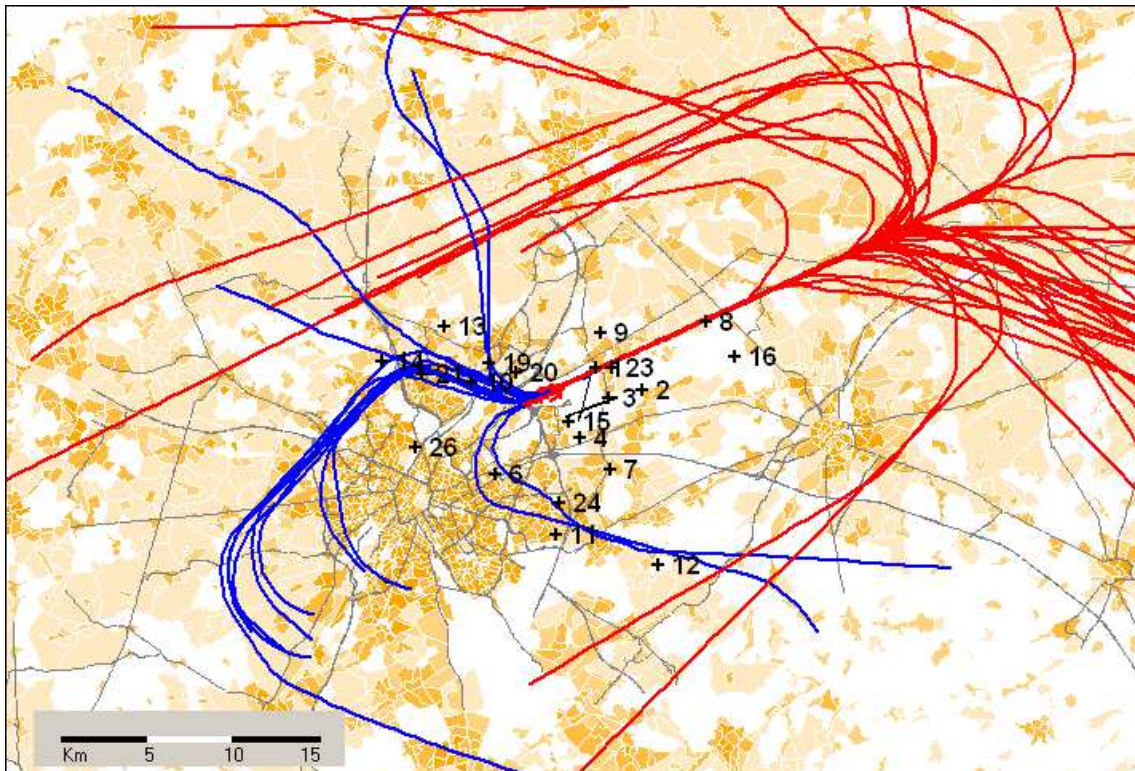
Les routes « Zulu » suivent en début de trajectoire, le même itinéraire que la route du Ring jusqu'aux environs de Drogenbos, usine électrique.



AIRPORTMEDIATION

Description de la route aéronautique « Zulu » 25R :

SOPOK 6 Z AIP 03 MARS 2016 : Décollage 25 R, à 700 pieds virage vers la droite cap 290° pour intercepter la radiale R-043 CIV sans couper la R-277 BUB, à 22.0 DME CIV à gauche pour intercepter la radiale R-156 AFI, à 9.0 DME AFI à gauche pour intercepter la radiale R-269 HUL en direction de l'interception de la radiale R-287 SPI vers la direction BULUX puis SOPOK.





**Historique des procédures décollage 25R avec virage vers la DROITE par le RING
en direction de la balise SILLY/CIV de Chièvres**

Route du Ring vers SILLY

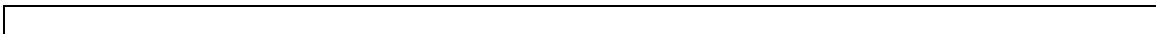
Route SILLY par le Ring :

1972 (20/07/1972) :

SILLY : dès que possible après 500 pieds virage à droite suivre le cap 295° pour intercepter la radiale 283 BUB, franchir l'arc SYL 055 à une distance de 7 DME BUB et tourner à gauche pour intercepter la radiale 048 de SYL. (modification par le Ring)

1974 (17/01/1974) :

SILLY : dès que possible après 500 pieds virage à droite suivre le cap 295° pour intercepter la radiale 283 BUB, franchir l'arc SYL 055 à une distance de 7 DME BUB et tourner à gauche pour intercepter la radiale 048 de SYL. (modification par le Ring)





Route du Ring vers CHIEVRES

1978 (28/12/1978) :

CHIEVRES DEPARTURE : To be used by all aircraft except on weekends from FRI 21.00 GMT to MON 05.00 GMT : « As soon as practicable after leaving 500 ft QNH or passing the end of the runway, whichever is later, turn Right heading 295° Mag to intercept Rad 282 FROM BUB DVOR. Cross BUB DME 7 NM arc/CIV DVOR 048 Rad at or above 1700 ft QNH. Turn left to intercept Rad 042 to CIV DVOR. »

La route du Ring vers Chièvres a déjà fait l'objet de nombreuses variantes :

- CIV 1 C : 27 novembre 1980, 500 pieds droite, 295°, R-282, intercept R-042 CIV
- CIV 2 C : 27 juin 1991, 294°, R-281, intercept R-041 CIV
- CIV 3 C : 22 juillet 1993, do not cross R-041 CIV
- CIV 4 C : 04 décembre 1993, 294°, R-283, do not cross R-043 CIV
- CIV 5 C : 27 janvier 2000, 293°, R-282, do not cross R-042 CIV
- CIV 6 C : 29 novembre 2001, 293°, R-282, intercept R-042 to CIV
- CIV 7 C : 12 juin 2003, 293° to intercept R-045 CIV to CIV
- CIV 8 C : 18 mars 2004, 293° to R-045 do not cross la R-279 BUB
- CIV 9 C : 14 avril 2005, 290° to intercept R-279 BUB, at 6.7 DME BUB left to intercept R-045 CIV to CIV
- CIV 1 C : 19 janvier 2006, 289° to intercept R-278 BUB, at 6.7 DME BUB left to intercept R-045 CIV to CIV (correction magnétique)
- CIV 2 C : 5 avril 2012, 288° to intercept R-278 BUB, at 6.7 DME BUB left to intercept R-044 CIV to CIV (correction magnétique)
- CIV 3 C : 10 janvier 2013, 288° to intercept R-278 BUB, at 6.7 DME BUB left to intercept R-042 CIV to CIV – ROUTE NON PUBLIEE –
- CIV 3 C : 9 janvier 2014, 293° to intercept R-274 BUB, at 6.7 DME BUB left to intercept R-042 CIV to CIV
- CIV 4 C : 03 mars 2016, 292° to intercept R-273 BUB. At 6.7 DME BUB left to intercept R-041 CIV INBD to CIV (correction magnétique)

▪ Situation actuelle : AIP 03/03/2016 :

CIV 4C At 700 FT QNH RT on track 292° to intercept R-273 BUB. At 6.7 DME BUB, LT to intercept R-041 CIV INBD to CIV.

Not AVBL during weekends from 0500 to 2159 (0400 to 2059).

ATC climb requirements: see [§ 3.2.2](#) below.

M617 southbound, MAX FL 170.

Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA.

N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned ABV FL 195.

Au niveau des décisions politiques, voici les étapes de la route du Ring :



29 novembre 2002 : Comité de concertation " point 7 : Belgocontrol ajustera sa procédure SID, CIV 6 C, pour les vols de jour pour suivre de plus près la trajectoire du ring bruxellois et examinera les problèmes connexes " (appliqué le 12 juin 2003)

24 janvier 2003 : Comité de concertation " point 2.3 : les appareils ayant pour destination HUL et CIV et présentant un QC>4 volent, via la 25 R; en suivant une nouvelle procédure de dispersion, optimisée entre Civ 6 C et CIV 7 C et définie par des way points " (décision appliquée le 15 mai 2003)

10 juillet 2003 : Déclaration gouvernementale : " la route CIV H suivra le trajet le plus proche du Ring " (appliqué le 2 octobre 2003)

Compromis Leterme du jeudi 14 mars 2008 :

« La route de décollage vers la balise de Chièvres CIV 1 E le week-end sera remplacée par la route du Canal CIV 7 D ».

Accord du Conseil des Ministres du vendredi 19 décembre 2008 :

« Les routes CIV 1 E, CIV 1 C, DENUT 3 C et les routes passant par la balise d'Huldenberg seront examinées en priorité ».





**Historique des procédures décollage 25R avec montée dans l'axe de piste
(SILLY puis CHABERT/CIV WE puis CANAL) en direction de la Balise SILLY/CIV**

Route SILLY tout droit dans l'axe de piste

1) Route SILLY tout droit par Bruxelles :

La procédure de décollage vers SILLY prévoyait initialement une montée rectiligne dans l'axe de piste à 251° vers SILLY en passant par le Nord de Bruxelles :

1958 à 1972 (30/03/1972) :

SILLY : turn Left to Silly VOR/NDB à l'altitude de :

- 2000 pieds pour les avions à hélices
- 3000 pieds pour les avions à réacteurs

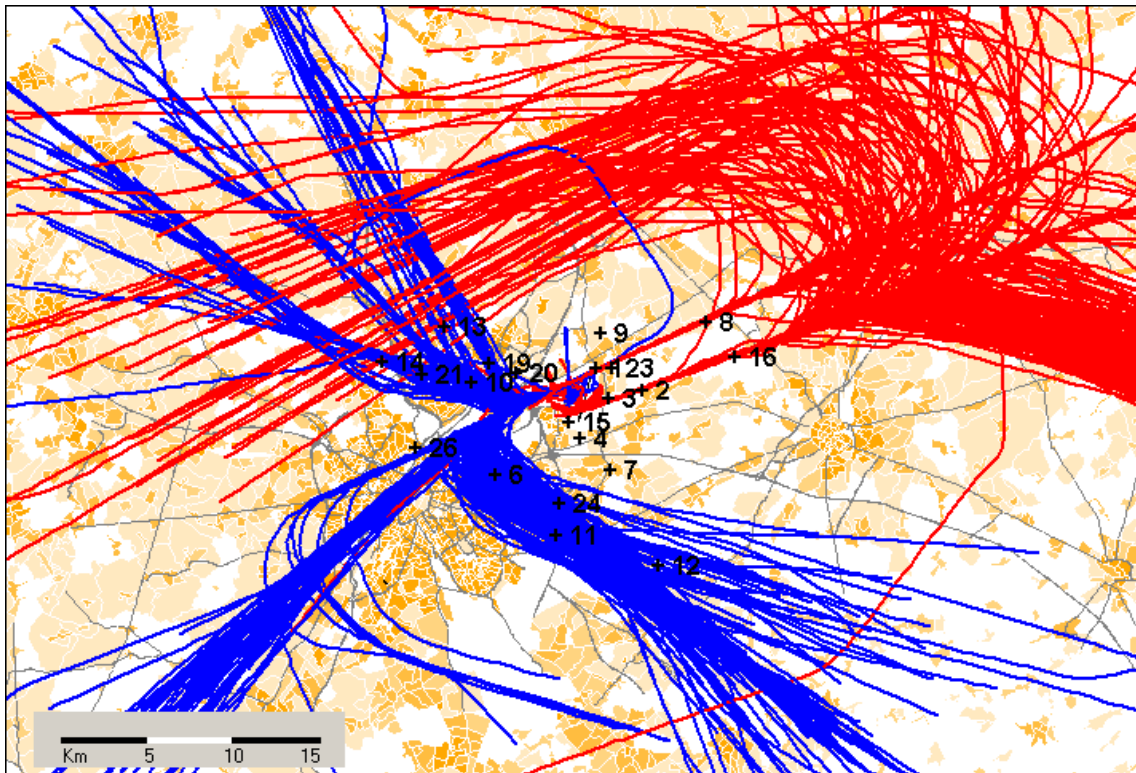
Route CHABERT / CIV D/E - WEEKEND

2) Route « Chabert » CIV 1 D/E tout droit du weekend par Bruxelles :

La route de décollage 25R vers la balise de Chièvres utilisée uniquement pendant le week-end « **Chabert** » est le surnom donné par les pilotes et riverains à la route de décollage depuis la piste 25 Droite de l'aéroport de Bruxelles-National ; procédure qui avait la particularité de traverser la région de Bruxelles de part en part, mais uniquement pendant le week-end entre 1974 et 2012.



AIRPORTMEDIATION



La route « Chabert » :

Depuis le 22 juillet 1974, le centre historique de la Ville de Bruxelles, et principalement les zones piétonnes situées autour de la Grand Place, étaient survolés tous les week-ends par tous les avions à destination de l'Ouest et du Sud-Ouest de l'Europe, suivant ainsi la « Route Chabert » ou « CIV WEEKEND ».

En effet, le Ministre des Communications de l'époque, Monsieur Jos CHABERT, avait fait dévier le trafic du week-end de la banlieue de Meise, dont il était résident, vers le centre de Bruxelles. Notam A/176 du 22/07/1974, qui donnait l'instruction suivante :

" Brussels National NOTAM A/176 22/07/1974, by order of Minister of Communications, the following new Silly departure is mandatory for aircraft taking off from the runway 25 on weekends i.e form fridays 2100GMT to mondays 0500 GMT, after Take-Off proceed to Silly direct "

Au niveau des décisions politiques, voici les étapes de la route « Chabert » :

Instauration de la route « Chabert » le 22 juillet 1974 par NOTAM :

" Brussels National NOTAM A/176 22/07/1974, by order of Minister of Communications, the following new Silly departure is mandatory for aircraft taking off from the runway 25 on weekends i.e form fridays 2100GMT to mondays 0500 GMT, after Take-Off proceed to Silly direct "

1980 (27/11/1980) :

CIV 1 D : After take-off intercept QDM 239° to LSY NDB; then intercept TO Rad 042 CIV DVORTAC.



1^{ère} Suppression de la route « Chabert » le 23 février 2001 :

Lors du Conseil des Ministres du 9 février 2001, faisant le point sur l'exécution de l'accord gouvernemental de février 2000, il a été décidé de supprimer la « Route Chabert ».
Cette suppression fut effective à partir du vendredi 23 février 2001.

La route de nuit CIV 6 D « Route du Canal » mise en service le 12 juin 2003 suit un itinéraire différent pour atteindre la balise de Chièvres.

Remise en service de la route « Chabert » le 28 mars 2004 :

Dans le cadre du plan de Dispersion, la route Chabert (CIV 1 E) a été remise en service le week-end. En fonction des conditions météo, elle est susceptible d'être utilisée le samedi de 6h à 23h et chaque dimanche de 6h à 23h pour tous les décollages depuis la piste 25R vers la balise de Chièvres.

Compromis Leterme du jeudi 14 mars 2008 :

« La route de décollage vers la balise de Chièvres CIV 1 E le week-end sera remplacée par la route du Canal CIV 7 D ».

Accord du Conseil des Ministres du vendredi 19 décembre 2008 :

« Les routes CIV 1 E, CIV 1 C, DENUT 3 C et les routes passant par la balise d'Huldenberg seront examinées en priorité ».

2^{ème} Suppression de la route « Chabert » le 28 juillet 2012 :

NOTAM A1535/12

*From:*28 JUL 12 04:00 *Till:*PERM
*Text:*RWY 25L/R SID CIV 1E CNLD

NOTAM A1537/12

*From:*28 JUL 12 04:00 *Till:*PERM
*Text:*RWY 25R SID CIV 8D ALSO AVBL 0400 TO 2059 ON SAT AND SUN FOR ALL TFC

- Situation : AIP 05/04/2012 :

CIV 1E	Climb straight ahead. At 1 700 ft QNH, LT direct to CIV.	Only AVBL during weekends from 0500 to 2159. ATC climb requirements: see below (§ 3.2.2) . A55 southbound, MAX FL 170. B31 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. T172 and UN872 southbound, only for TFC flightplanned ABV FL 195.
-------------------	--	--



Route du CANAL

3) Route « Canal » CIV D tout droit de nuit, puis du weekend par Bruxelles :

- a) Utilisation exclusive de nuit : 12-06-2003 au 27-07-2012
- b) Utilisation de nuit et samedi et dimanche : depuis le 28-07-2012

La procédure CIV-CANAL a été modifiée à plusieurs reprises depuis sa création le 12 juin 2003 :

AIP Amendement n° 5 du 1^{er} mai 2003 effectif au 12 juin 2003 :

CIV 5 Delta – prévue pour le 12 Juin 2003 - Annulée :

Climb straight ahead at 6.7 DME BUB LT to TR 209° MAG to intercept R-055 CIV inbound to CIV. Sequence of waypoints : RWL07-BR044-BR009-CIV

Traduction de la procédure :

CIV 5 D : Montée rectiligne dans l'axe de la piste, à 6.7 DME BUB virer à gauche en suivant le cap 209° pour intercepter la radiale R-055 CIV vers Chièvres en survolant obligatoirement les way-points suivants : Threshold 07 Left, BR044 Gare Maritime de Tour et Taxis et BR009 (usine électrique de Drogenbos).

Cette version contestée de la Route du Canal dans sa version CIV 5 D n'a jamais été volée et est à l'origine de la démission de la Ministre des Transports.

AIP Amendement n° 6 du 9 mai 2003 effectif au 12 juin 2003, cet amendement remplace l'AIAC Amendement n° 5 :

CIV 6 Delta – 12 juin 2003 :

At 3.0 DME BUB (THR07L) fly to 254° MAG, At 6.0 DME BUB LT to TR 209° MAG to intercept R-055 CIV inbound to CIV.

Sequence of waypoints : RWTL07-BR045-BR009-CIV

CIV 7 Delta – 19 janvier 2006 : CORRECTION MAGNETIQUE

At 3.0 DME BUB (THR07L) fly to 253° MAG, At 6.0 DME BUB LT to TR 208° MAG to intercept R-055 CIV inbound to CIV.

Sequence of waypoints : RWTL07-BR045-BR009-CIV

CIV 8 Delta – 5 avril 2012 : CORRECTION MAGNETIQUE

At 3.0 DME BUB (THR07L) fly to 252° MAG, At 6.0 DME BUB LT to TR 207° MAG to intercept R-054 CIV inbound to CIV.

Sequence of waypoints : RWTL07-BR045-BR009-CIV



Utilisation de la route du Canal CIV 8 D le samedi et le dimanche en remplacement de la Route Chabert à partir du 28 juillet 2012 :

NOTAM A1537/12

From:28 JUL 12 04:00 Till:PERM

Text:RWY 25R SID CIV 8D ALSO AVBL 0400 TO 2059 ON SAT AND SUN FOR ALL TFC

CIV 1 Yankee – 6 février 2014 : NOUVELLE PROCEDURE AVEC PREMIER VIRAGE A UNE ALTITUDE

At 700 ft QNH track 252. At 6.0 DME BUB LT to track 207 to intercept R-054 CIV INBD to CIV.

P-RNAV:

[A700]-BR045-BR009-CIV

CIV 1 Delta – 2 avril 2015 : CIV 1 Y devenant CIV 1 D CESSATION ENVIRONNEMENTALE MAIS MAINTIEN DU PREMIER VIRAGE A UNE ALTITUDE – La Procédure change simplement d'indicatif sans changer de description en passant de Y à D -

At 700 ft QNH track 252. At 6.0 DME BUB LT to track 207 to intercept R-054 CIV INBD to CIV.

P-RNAV:

[A700]-BR045-BR009-CIV

Traduction de la procédure :

CIV 1 D : A 700 pieds QNH suivre le track 252, à 6.0 DME BUB virer à gauche en suivant le cap 207° pour intercepter la radiale R-054 CIV vers Chièvres en survolant obligatoirement les way-points suivants : BR045 (étang du Palais Royal de Laeken) et BR009 (usine électrique de Drogenbos).

CIV 2 D avec correction magnétique du 3 mars 2016 :

**AVBL from 2200 to 0459 (2100 to 0359).
H24 on SAT and SUN.**

ATC climb requirements: see [§ 3.2.2](#) below.

CIV 2D At 700 FT QNH track 251. At 6.0 DME BUB LT to track 206 to intercept R- 053 CIV INBD to CIV.

P-RNAV:

[A700]-BR045-BR009-CIV

M617 southbound, MAX FL 170.

Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA.

N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned ABV FL 195.

Between 2200 and 0459, only to be used by aircraft with QC ≤ 4.



Historique des procédures de décollage 25R avec virage vers la GAUCHE

1971 (09-04-1971)

GATTA : virage à gauche en direction de la balise de GATTA (GAA) de Sint-Agatha-Rode à l'altitude de
- 2000 pieds pour les avions à hélices
- 3000 pieds pour les avions à réacteurs

1972 (16-05-1972), essais de nouvelles routes, NOTAM 11 du 18-04-1972 :

- LNO 1/LXU 1 : virage à gauche à 500 pieds en direction de la balise GATTA, avions à hélice
- LNO 2/LXU 2 : virage à **DROITE** à 700 pieds puis à 1700 pieds vers la **GAUCHE** pour contourner Bruxelles vers la balise GATTA, avions à réaction et à 4 hélices
- LNO 3/LXU 3 : virage à 500 puis à 1700 pieds vers la **DROITE** en contournant l'aéroport par le Nord, survoler la balise BUB de l'aéroport en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la R-140 vers Dik, procédure spéciale de nuit de 22 heures à 07 heures locales

1972 (01-08-1972), fin des essais de nouvelles routes, NOTAM 17 du 20-07-1972 :

- LNO 1/LXU 1 : virage à gauche à 1700 pieds en direction de la balise GATTA, avions à 3 réacteurs
- LNO 2/LXU 2 : virage à **DROITE** à 700 pieds pour contourner Bruxelles vers la balise GATTA, avions à réaction à 4 réacteurs
- LNO 3/LXU 3 : virage à 500 pieds vers la **DROITE** en contournant l'aéroport par le Nord, survoler la balise BUB à 3000 ft de l'aéroport en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la R-140 vers DIK, procédure spéciale de nuit de 22 heures à 07 heures locales



Virage COURT

A) Routes du Virage Gauche Court :

- Mise en service le 18 mars 2004
- Restriction aux avions légers et moyens le 6 février 2014
- Application pour les avions gros porteurs le 2 avril 2015

2004 (18/03/2004)

LNO 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-289 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

SPI 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-289 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2007 (07.06.2007)

LNO 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

SPI 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2011 (20/10/2011)

LNO 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

SPI 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**



2014 (09/01/2014)

LNO 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

SPI 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2014 (06/02/2014)

LNO 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions légers et moyens**

SPI 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions légers et moyens**

2014 (06/03/2014)

LNO 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions légers et moyens**

SPI 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions légers et moyens**

2014 (29/05/2014)

LNO 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions légers et moyens**

SPI 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales pour les avions légers et moyens**

2015 (02/04/2015)

LNO 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**



SPI 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-288 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2016 (03/03/2016)

LNO 5 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-287 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

SPI 5 C : virage à 1700 pieds vers la gauche et passage au nord plus haut que la balise d'Huldenberg en interceptant la radiale R-287 de LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

LNO Climb straight ahead. At Cross R-045 HUL at FL **AVBL from 0500 to 2159.**
5C 1 700 ft QNH LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO. 60 (FL 70 when QNH is below 977 hPa) or above. AVBL for TFC requesting a cruising or initial FL below FL 195.

To be used by single, two- and three-engine aircraft.

May be used by four-engine aircraft noise certificated according to *ICAO Annex 16 Chapter 3 / FAR Part 36 Stage 3* and those performances permit to adhere to the SID.

SPI Climb straight ahead. At 1 700 Cross R-045 HUL at **AVBL from 0500 to 2159.**
5C ft QNH LT to intercept R-287 FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 hPa) or above. To be used by single, two- and three-engine aircraft.

May be used by four-engine aircraft noise certificated according to *ICAO Annex 16 Chapter 3 / FAR Part 36 Stage 3* and those performances permit to adhere to the SID.



Virage CENTRAL

B) Routes du Virage Gauche Central :

Routes du Virage Gauche Central par la balise de GATTA puis d'HULDENBERG :

- Mise en service le 1^{er} août 1972 pour les destinations OLNO et Luxembourg
- Mise en service le 17 janvier 1974 pour les destinations OLNO et DIEKIRCH
- Mise en service le 21 mai 1988 pour les destinations PRIMONT et DIEKIRCH
- Altitude de virage portée à 2000 pieds du 28 décembre 2000 au 12 juin 2003
- Mise en service le 18 mars 2004 pour les destinations SOPOK, PITES et ROUSY
- Procédure supprimée dans les AIP du 6 février 2014 au 2 avril 2015
- Procédure republiée depuis le 2 avril 2015
- Altitudes de virages successives :
 - Vers la droite : 500 pieds, 700 pieds avec contournement
 - Vers la gauche : 500, 1700, 2000, 3000 pieds et 4000 pieds

1971 (09-04-1971)

GATTA : virage à gauche en direction de la balise de GATTA (GAA) de Sint-Agatha-Rode à l'altitude de

- 2000 pieds pour les avions à hélices
- 3000 pieds pour les avions à réacteurs

1972 (16-05-1972), essai de nouvelles procédures, NOTAM 12 du 18-04-1972 :

GATTA : virage à gauche en direction de la balise de GATTA (GAA) de Sint-Agatha-Rode à l'altitude de

- 500 pieds pour les avions à hélices

1972 (01-08-1972), fin des essais de nouvelles routes, NOTAM 17 du 20-07-1972 :

- LNO 1/LXU 1 : virage à gauche à 1700 pieds en direction de la balise GATTA, avions à 3 réacteurs

1974 (17.01.1974)

LNO 1 : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta directement vers LNO

DIK 1 : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la R-140 vers DIK



1978 (28.12.1978)

LNO 1 : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la radiale R-290 vers SPI

DIK 1 : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise Gatta intercepter la radiale R-320 vers DIK

1980 (27.11.1980)

LNO 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-290 vers LNO

DIK 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise de Sint-Agatha-Rode, après la balise GAA intercepter la radiale R-320 vers DIK

1998 (21.05.1988)

SPI 1 A : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

DIK 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL puis à Huldenberg directement vers Diekirch, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

2000 (24.02.2000)

SPI 1 A : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

NTM 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

BULTO 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

2000 (30.11.2000)

SPI 1 A : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

LNO 1 G : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-290 LNO vers LNO, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

NTM 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**



BULTO 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 SPI vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

2000 (28.12.2000)

SPI 2 A : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

LNO 2 G : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-290 LNO vers LNO, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

ETENO 1 M : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 LNO vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

BULTO 2 C : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 HUL vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

2001 (19.04.2001)

SPI 2 A : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

LNO 3 G : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg directement vers la balise LNO, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

ETENO 1 M : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 LNO vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

BULTO 2 C : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-113 HUL vers HUL, **cette route ne peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales.**

2002 (31-10-2002)

SPI 2 A : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

LNO 3 G : virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-285 de LNO vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ETENO 1 M : Virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg suivre la R-113 HUL vers BULUX, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

BULTO 2 C : Virage à 2000 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg suivre la R-113 HUL vers BULUX, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**



2003 (12.06.2003)

SPI 3 A : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

LNO 4 G : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-285 de LNO vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ETENO 2 M : Virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg suivre la R-113 HUL vers BULUX, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

BULTO 3 C : Virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg suivre la R-113 HUL vers BULUX, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2004 (22/01/2004)

SPI 3 A : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-292 SPI vers SPI, **cette route peut être utilisée la nuit de 23 à 01 heures locales**

LNO 4 G : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la radiale R-285 de LNO vers LNO, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

SOPOK 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-289 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-289 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-289 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2004 (18-03-2004)

SOPOK 2 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-289 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-289 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 1 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-289 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**



AIRPORTMEDIATION

2007 (07.06.2007)

SOPOK 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2011 (20/10/2011)

SOPOK 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2014 (09/01/2014)

SOPOK 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 3 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2014 (06/02/2014), néant, procédure supprimée des AIP

2014 (06/03/2014), néant, procédure supprimée des AIP

2014 (29/05/2014), néant, procédure supprimée des AIP



AIRPORTMEDIATION

2015 (02/04/2015)

SOPOK 7 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales** en 25R mais H24 en 25L

PITES 6 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales** en 25R mais H24 en 25L

ROUSY 6 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-288 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales** en 25R mais H24 en 25L

2016 (03/03/2016)

SOPOK 8 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales** en 25R mais H24 en 25L

PITES 7 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales** en 25R mais H24 en 25L

ROUSY 7 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en direction de la balise HUL, à Huldenberg intercepter la R-287 vers SPI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales** en 25R mais H24 en 25L



Virage LONG

C) Routes du Virage Gauche Long :

De 1958 à 2014 (09/01/2014), néant

2014 (06/02/2014)

SOPOK 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en interceptant la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en interceptant la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en interceptant la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2014 (06/03/2014)

SOPOK 5 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en interceptant la R-158 NIK puis la R-123 AFI via PABLI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en interceptant la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 4 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en interceptant la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2014 (29/05/2014)

SOPOK 6 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en suivant le Track 205 pour intercepter la R-158 NIK puis la R-123 AFI via PABLI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

PITES 5 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en suivant le Track 205 pour intercepter la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

ROUSY 5 C : virage à 1700 pieds vers la gauche en suivant le Track 205 pour intercepter la R-158 NIK puis la R-123 AFI, **cette route ne peut être utilisée que de jour de 06 à 23 heures locales**

2015 (02/04/2015), néant



CONCLUSIONS SUR L'EXISTENCE DES VIRAGES GAUCHE 25R :

- **COURT** vers les balises LNO et SPI, à 1700 pieds avec taux de montée minimal de 7%, créé le 18 mars 2004 dans le cadre du Plan Anciaux

- **CENTRAL** vers les balises SOPOK, PITES, ROUSY et RITAX avec concentration de tous les passages par la Balise d'Huldenberg avec détour même si la destination finale se trouve dans une autre orientation géographique, avec taux de montée minimal de 7%, créé dans la configuration actuelle le 22 janvier 2004 dans le cadre du Plan Anciaux, supprimé le 5 février 2014 et remis en service le 2 avril 2015

- **LONG** vers les balises SOPOK, PITES, ROUSY et RITAX à 1700 pieds avec taux de montée minimal de 7%, sans passage par HUL, créé le 6 février 2014 dans le cadre de la sixième phase d'exécution des accords gouvernementaux 2008/2010 et supprimé à dater du 2 avril 2015



Historique des procédures de décollage 25R avec virage vers la DROITE

1971 (09/04/1971) :

MACKEL-NICKY-WOENSDRECHT : virage à droite en direction de la balise à l'altitude de :

- 2000 pieds pour les avions à hélices
- 3000 pieds pour les avions à réacteurs

1972 (20/07/1972) :

WULPEN Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de WUL VOR

COSTA Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR puis COA VOR

WOENSDRECHT Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR puis WDT NDB

KLEINE BROGEL Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK puis vers ONT NDB

1974 (17/01/1974) :

KOKSY Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de KOKSY VORTAC

COSTA Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR puis COA VOR/NDB

RIVER/STAD Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR

KLEINE BROGEL Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK puis vers ONT NDB



1978 (28/12/1978) :

KOKSY Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de KOKSY VORTAC

COSTA Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR puis COA VOR/NDB

RIVER/STAD Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR

KLEINE BROGEL Departure to be used by all aircraft : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK puis vers ONT NDB

1980 (27/11/1980) :

KOKSY 1 C : virage à 500 pieds vers la droite en direction de KOKSY VORTAC

COSTA 1 C : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR puis COA VOR/NDB

RIVER/STAD 1 C : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK VOR

KLEINE BROGEL 1 C : virage à 500 pieds vers la droite en direction de NIK puis vers ONT NDB

2003 (04/09/2003) :

DENUT 1C As soon as practicable after leaving 700 ft QNH RT HDG 293° to intercept R-282 BUB. Cross 7 DME BUB arc at or above 1 700 ft QNH. RT to intercept R-167 NIK. From NIK
DENUT proceed direct to DENUT.

ONE

CHARLIE

- AVBL only for TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI
- Conditional SID CLSD when EBD 07 and/or EBD 09 ACT
- ALTN SID: COA 4C

COA 4C As soon as practicable after leaving 700 ft QNH RT HDG 293° to intercept R-282 BUB. Cross 7 DME BUB arc at or above 1 700 ft QNH. RT to intercept R-167 NIK. From NIK proceed direct to COA. B 29 westbound

COSTA

FOUR

CHARLIE



TULIP 2A As soon as practicable after leaving 700 ft QNH RT HDG 293° to intercept R-282 BUB. Cross 7 DME BUB arc at or above 1 700 ft QNH. RT to intercept R-167 NIK. From NIK proceed direct to COA, TULIP next (52°22'04"N - 003°51'26"E or R-020 COA / 64 NM). For flights via AWY L 745 intending to leave Amsterdam FIR via RAVLO, MIMVA or GODOS.

TULIP

TWO

ALPHA

HELEN As soon as practicable after leaving 700 ft QNH RT to NIK. To be used by ACFT with DEST
1C Cross R-282 BUB at or above 1 700 ft QNH - at 6 DME BUB EHAM only.
range MAX. After NIK proceed direct to HELEN, HSD next.

HELEN

ONE

CHARLIE

TOLEN As soon as practicable after leaving 700 ft QNH RT to NIK. • A 24 northbound
1C Cross R-282 BUB at or above 1 700 ft QNH - at 6 DME BUB range MAX. After NIK proceed direct to TOLEN. • Not to be used by ACFT with DEST EHAM

TOLEN

ONE

CHARLIE

2004 (18.03.2004) Réorganisation des procédures dans le Nord – Plan ANCIAUX :

DENUT At 700 ft QNH RT to Cross R-282 BUB (U)L610 westbound.
2C intercept R-310 HUL to at or above 1 700 ft
DENUT. QNH. For TFC overflying London TMA with requested FL above FL 245.

DENUT

TWO

For TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI.

CHARLIE



AIRPORT MEDIATION

HELEN 2C	At 700 ft QNH RT to intercept R-317 HUL to HELEN.	Cross R-282 BUB at or above 1 700 ft QNH.	For TFC INBD London TMA except DEST EGKK, EGHH and EGHI: route connection HELEN - COA.
			For TFC overflying London TMA with requested FL below FL 245: route connection HELEN - COA.
<i>HELEN</i>			
<i>TWO</i>			
			For TFC via L745 intending to leave Amsterdam FIR via RAVLO, MIMVA or GODOS: route connection HELEN - COA - TULIP.
<i>CHARLIE</i>			
			For TFC DEST EHAM: route connection HELEN - HSD.
NIK 1C	At 700 ft QNH RT direct to NIK.	Cross R-282 BUB at or above 1 700 ft QNH.	Only AVBL from 0500 to 2159 for DEP RWY 25R and H24 for DEP RWY 25L.
<i>NICKY</i>			
<i>ONE</i>			
			A24 northbound.
			Not to be used by TFC DEST EHAM.
<i>CHARLIE</i>			

2006 (19/01/2006) : correction magnétique

DENUT 3C	At 700 ft QNH RT to intercept R-309 HUL to DENUT.	Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH.	(U)L610 westbound.
			For TFC overflying London TMA with requested FL above FL 245.
<i>DENUT</i>			
<i>THREE</i>			
			For TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI.
<i>CHARLIE</i>			
HELEN 3C	At 700 ft QNH RT to intercept R-316 HUL to HELEN.	Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH.	For TFC INBD London TMA except DEST EGKK, EGHH and EGHI: route connection HELEN - COA.
			For TFC overflying London TMA with requested FL below FL 245: route connection HELEN - COA.
<i>HELEN</i>			
<i>THREE</i>			
			For TFC via L745 intending to leave Amsterdam FIR via RAVLO, MIMVA or GODOS: route connection HELEN - COA - TULIP.
<i>CHARLIE</i>			
			For TFC DEST EHAM: route connection HELEN - HSD.
NIK 2C	At 700 ft QNH RT direct to NIK.	Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH.	Only AVBL from 0500 to 2159 for DEP RWY 25R and H24 for DEP RWY 25L.



AIRPORT MEDIATION

NICKY

A24 northbound.

TWO

Not to be used by TFC DEST EHAM.

CHARLIE

2012 (05/04/2012) : correction magnétique

DENUT 4C At 700 ft QNH RT to intercept R-308 HUL to DENUT. Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH. (U)L610 westbound. For TFC overflying London TMA with requested FL above FL 245.

HELEN 4C At 700 ft QNH RT to intercept R-315 HUL to HELEN. Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH. For TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI. For TFC INBD London TMA except DEST EGKK, EGHH and EGHI: route connection HELEN - COA.

For TFC overflying London TMA with requested FL below FL 245: route connection HELEN - COA.

For TFC via L745 intending to leave Amsterdam FIR via RAVLO, MIMVA or GODOS: route connection HELEN - COA - TULIP.

For TFC DEST EHAM: route connection HELEN - HSD.

NIK 2C At 700 ft QNH RT direct to NIK. Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH. **Only AVBL from 0500 to 2159 for DEP RWY 25R and H24 for DEP RWY 25L.**

M624 northbound.

Not to be used by TFC DEST EHAM.

2014 (09/01/2014) : Eclatement des procédures dans le Nord :

DENUT 5C At 700 ft QNH RT on track 298° to intercept R-279 BUB. RT to intercept R-308 HUL to DENUT. Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH. (U)L610 westbound. For TFC overflying London TMA with requested FL above FL 245.

HELEN 5C At 700 ft QNH RT on track 306° to intercept R-315 HUL to HELEN. Cross R-281 BUB at or above EGKK, EGHH and EGHI. For TFC INBD London TMA except DEST EGKK, EGHH and EGHI: route connection



		1 700 ft QNH.	HELEN - COA.
			For TFC overflying London TMA with requested FL below FL 245: route connection HELEN - COA.
			For TFC via L745 intending to leave Amsterdam FIR via RAVLO, MIMVA or GODOS: route connection HELEN - COA - TULIP.
			For TFC DEST EHAM: route connection HELEN - HSD.
NIK 2C	At 700 ft QNH RT direct to NIK.	Cross R-281 BUB at or above 1 700 ft QNH.	M624 northbound. Not to be used by TFC DEST EHAM.

2016 (03/03/2016) : correction magnétique

DENUT 6C	At 700 FT QNH RT on track 297° to intercept R-278 BUB. RT to intercept R-308 HUL to DENUT.	Cross R-280 BUB at or above 1 700 FT QNH.	For TFC overflying London TMA with requested flight level above FL 245. For TFC DEST EGKK, EGHH and EGHI. For TFC INBD London TMA except DEST EGKK, EGHH and EGHI: route connection HELEN - COA.
HELEN 6C	At 700 FT QNH RT on track 305° to intercept R-315 HUL to HELEN.	Cross R-280 BUB at or above 1 700 FT QNH.	For TFC overflying London TMA with requested flight level below FL 245: route connection HELEN - COA. For TFC via L745 intending to leave Amsterdam FIR via RAVLO, MIMVA or GODOS: route connection HELEN - COA - TULIP.
NIK 3C	At 700 FT QNH RT direct to NIK.	Cross R-280 BUB at or above 1 700 FT QNH.	For TFC DEST EHAM: route connection HELEN - HSD. M624 northbound. Not to be used by TFC DEST EHAM.



Historique de la procédure décollage 25R DENUT survolant Bruxelles

Dans le cadre de la réorganisation des procédures de décollage du 18 mars 2004 dans le cadre du Plan de Dispersion dit aussi « Plan Anciaux », la procédure de décollage 25R vers la balise DENUT a été changée avec un virage large vers la droite en survolant successivement Haren, Evere, Laeken et Neder-Over-Hembeek vers Grimbergen et Merchtem.

Du **18 mars 2004** au **8 janvier 2014**, la procédure **DENUT** a survolé le **NORD** de **BRUXELLES**.

La procédure DENUT a été adaptée dès le 9 janvier 2014 pour être rabattue sur les limites de la Région de Bruxelles-Capitale, trajectoire du Ring autoroutier R-0.

2003 (04/09/2003) :

DENUT As soon as practicable after leaving 700 ft QNH RT HDG 293° to intercept R-282 BUB. Cross 7
1C DME BUB arc at or above 1 700 ft QNH. RT to intercept R-167 NIK. From NIK proceed direct to DENUT.

2004 (18.03.2004) : Réorganisation des procédures dans le Nord – Plan ANCIAUX :

DENUT 2 C : At 700 ft QNH RT to intercept R-210 HUL to DENUT

2006 (19/01/2006) : correction magnétique

DENUT 3 C : At 700 ft QNH RT to intercept R-309 HUL to DENUT

2012 (05.04.2012) : correction magnétique

DENUT 4 C : At 700 ft QNH RT to intercept R-308 HUL to DENUT

2014 (09/01/2014) : Eclatement des procédures dans le Nord

DENUT 5 C : At 700 ft QNH RT on track 298° to intercept R-279 BUB. RT to intercept R-308 HUL to DENUT
