airportmediation
airportmediation.be +32 2 206 28 21
info@airportmediation.be

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Arrêté Royal du 15 Mars 2002
Site de skeyes - Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren 303 - 1820 Steenokkerzeel

LES ÉCARTS DE TRAJECTOIRES SUR UNE MÊME PROCÉDURE AÉRIENNE

RÉF : 7418-P

Analyse rédigée par
Philippe TOUWAIDE

Régulièrement, nous recevons des réclamations pour des écarts de trajectoires, des avions qui ne seraient pas sur la bonne procédure, tantôt à gauche tantôt à droite par rapport à un endroit précis.

On ne peut pas parler d'une « route de départ » ou d'une « route aérienne », qui n'existe pas vraiment car n'étant pas délimitée dans l'espace aérien. On parle plutôt d'une « procédure aéronautique » ou d'un « corridor de survol », dont la façon d'être volée dépend de tellement de facteurs extérieurs qui peuvent en modifier sa manière d'être volée.

Les procédures de vol sont décrites soit en fonction d'un point de référence à survoler qui est donc le cap de vol (une balise ou coordonnée géographique, ou un point de passage GPS nommé waypoint) soit en fonction d'un virage à partir d'une altitude déterminée dans la procédure pour mettre ensuite la direction vers le point de sortie de l'espace aérien belge, avec ou sans passage intermédiaire par une balise (souvent celle d'Huldenberg).

Plus un point de passage, ou une balise, sera proche du domaine aéroportuaire de Bruxelles-National, au plus cela entraînera une concentration des survols. C'est le cas des procédures de décollage 25R qui font le crochet (ni utile ni indispensable) par la balise d'Huldenberg, soit les corridors dénommés SOPOK, PITES, ROUSY, LNO et SPI qui composent le virage vers la gauche après le décollage en survolant Haren, Evere, Woluwe, Wezembeek/Kraainem, Tervuren vers Huldenberg.

Les facteurs externes qui influencent l'évolution d'un même avion sur la même procédure peuvent se définir comme étant, de façon non limitative :

- Le vent arrière ou latéral et ses composantes ;
- Les courants de vent ;
- La température ;
- La pression atmosphérique ;
- L'humidité de l'air ;
- Le fait que la piste soit sèche, mouillée ou contaminée ;
- La visibilité ;
- La distance disponible au décollage (TODA) ;
- Le décollage ou non du seuil de piste ;
- Le taux de montée ;
- La procédure antibruit éventuellement utilisée (NADP) ;
- Le nombre de moteurs de l'avion ;
- La charge de l'avion ;
- Le volume de kérosène embarqué ;
- La distance du vol.

Ainsi le même avion sur la même procédure ne volera jamais exactement et strictement deux jours de suite au même endroit, sauf si c'est une procédure dite RNAV avec des points de passage à suivre, les fameux waypoints.

1. VALEUR DU CONTENU DES INFORMATIONS REPRISES DANS LES AIP

Par son arrêt du 24 janvier 1997 (page 370, point 7.6), la Cour d'Appel de Bruxelles s'est exprimée en ces 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. » ;*

De la sorte, les publications aéronautiques et leur contenu sont donc indicatives et ne sont pas opposables aux tiers non-pilotes, il peut y être dérogé sans justification par skeyes.

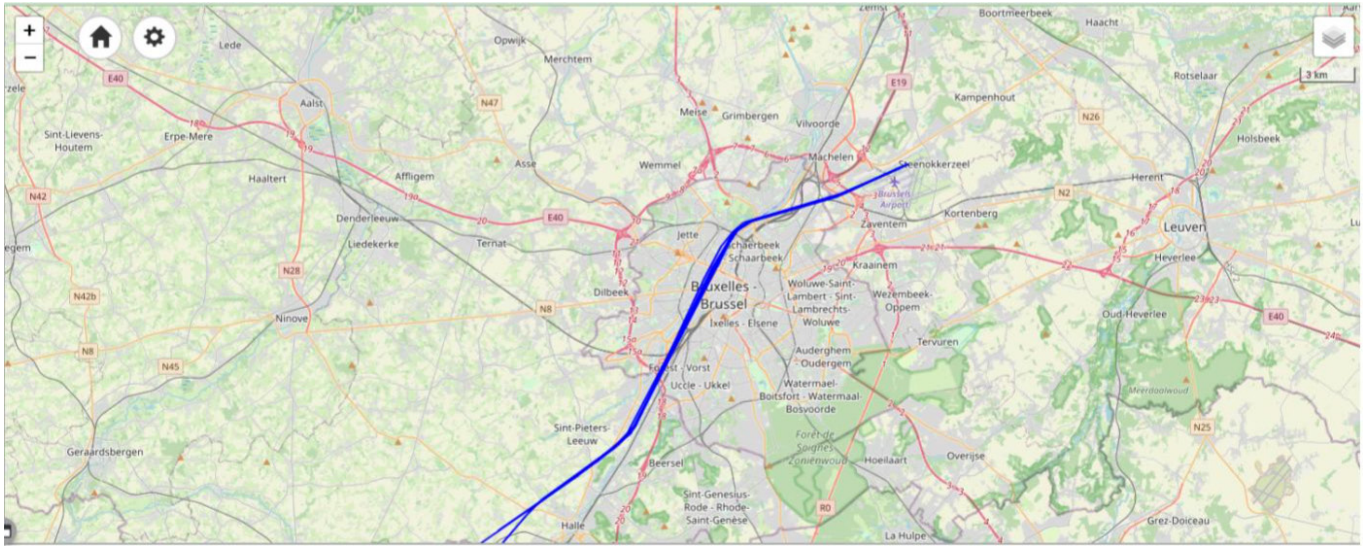
2. QUELQUES EXEMPLES DE TRACÉS RADAR

Nous avons veillé chaque fois à reprendre exactement et strictement la même procédure de départ avec exactement le même avion, non pas le même type d'avion, mais bien le même avion identifié par la même immatriculation.

Et l'on constate qu'excepté la procédure dite du Canal, qui comporte deux points obligatoires de survol, soit l'étang du Palais Royal de Laeken et la centrale électrique de Drogenbos, toutes les autres procédures font apparaître des écarts de trajectoire suscités par des éléments extérieurs, tels que ceux cités en préambule.

<u>Piste 25R : Procédure dite du Canal</u>

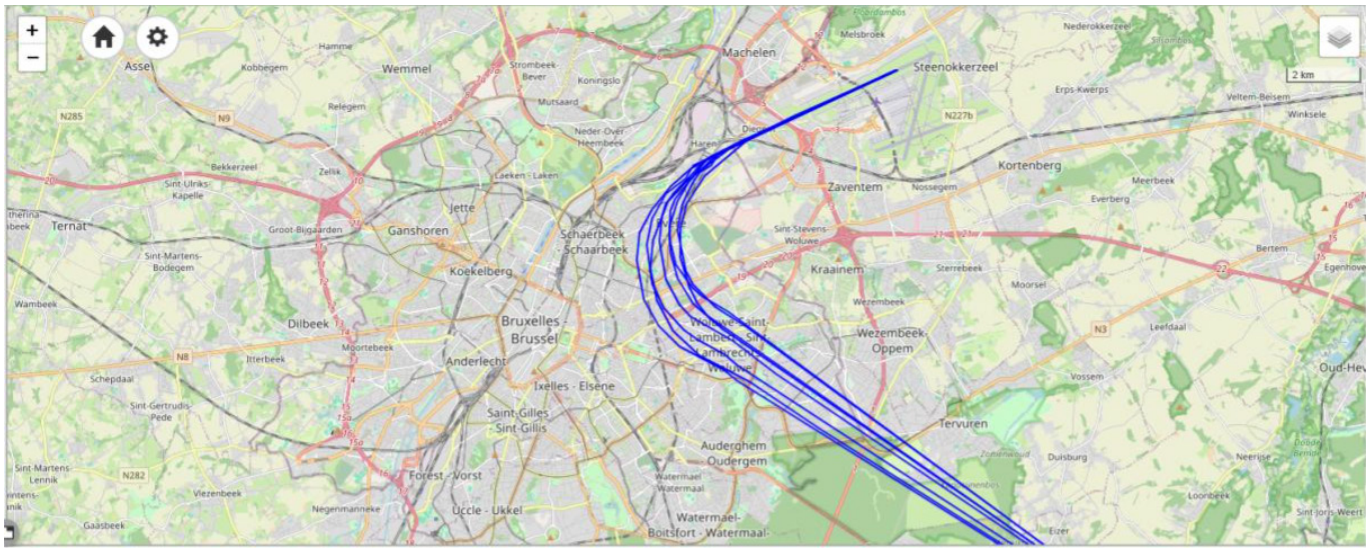
A320 (immatriculation OOTCQ) sur la balise de Chièvres (CIV) via la procédure dite du Canal



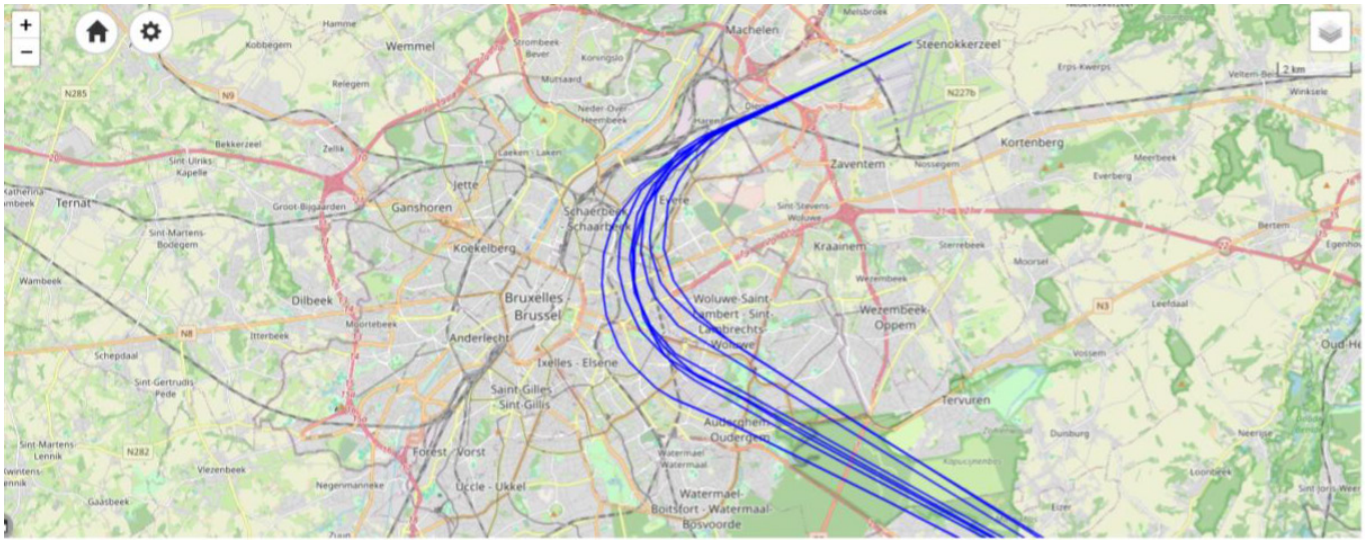
Le passage par la balise d'Huldenberg tient un rôle d'entonnoir pour certains décollages, alors qu'un cap direct vers le point de sortie de l'espace aérien belge (SOPOK, PITES, ROUSY, LNO et SPI) créerait un éclatement plus naturel. Ceci donnerait lieu à une équitable répartition au lieu de créer, comme actuellement, une assez forte concentration entre le point de début de virage et l'après survol de la balise d'Huldenberg.

Piste 25R : virage gauche à 1.700 pieds

B788 (immatriculation AZBCZ) sur la balise SOPOK

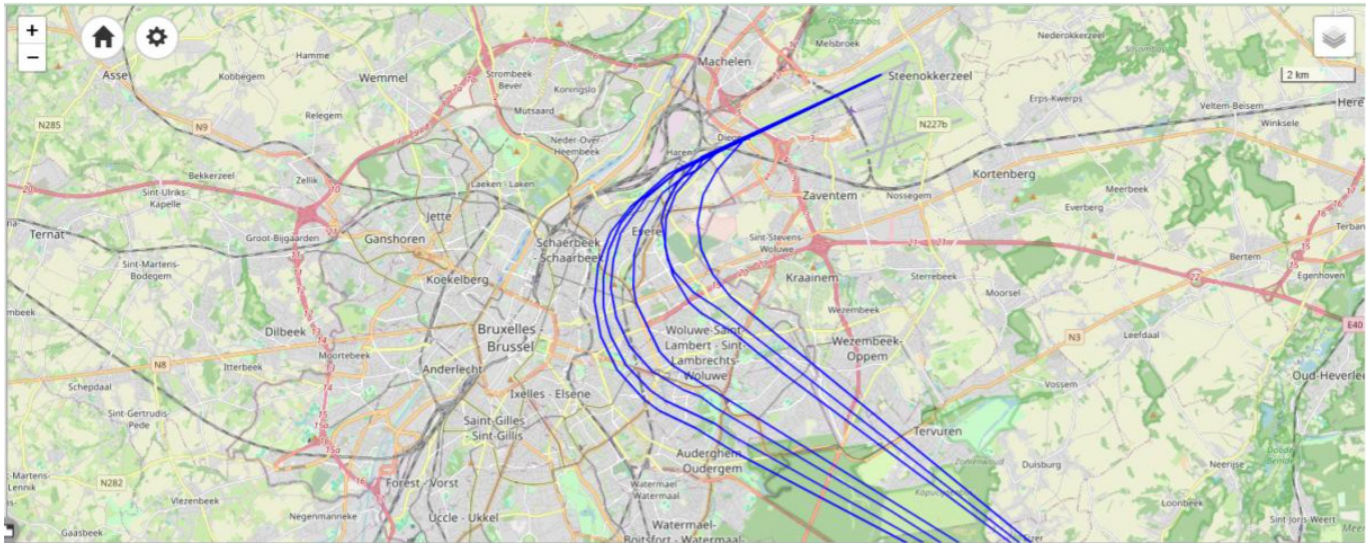


B789 (immatriculation JA876A) sur la balise SOPOK

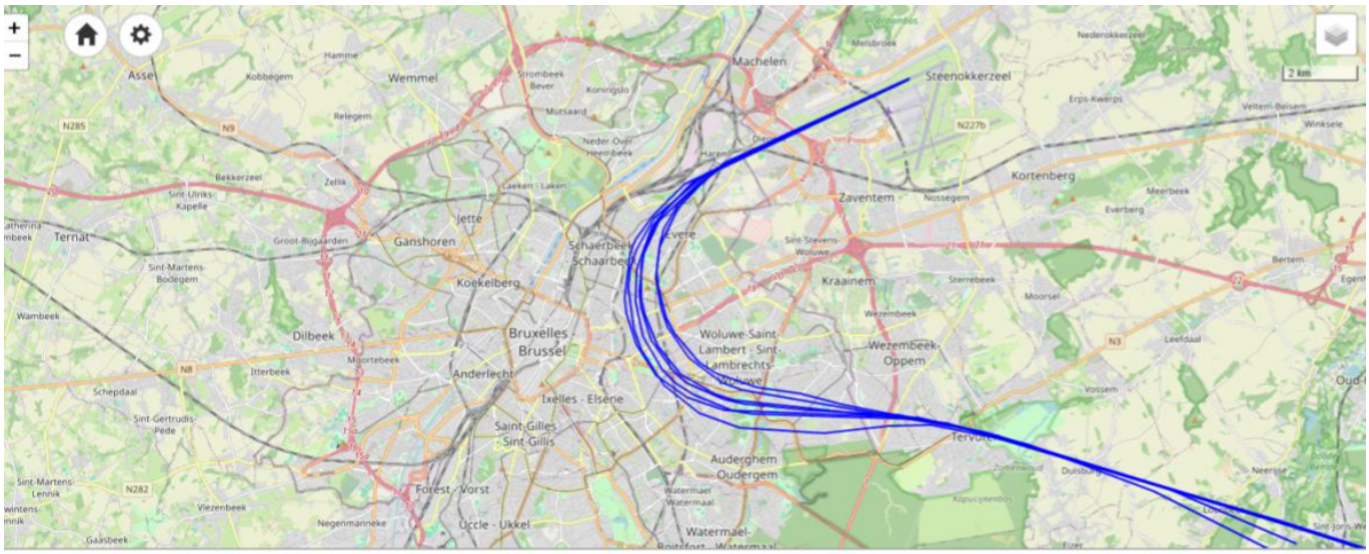


A333 (immatriculation 9HHFA) sur la balise SOPOK

B789 (immatriculation ETAXS) sur la balise PITES



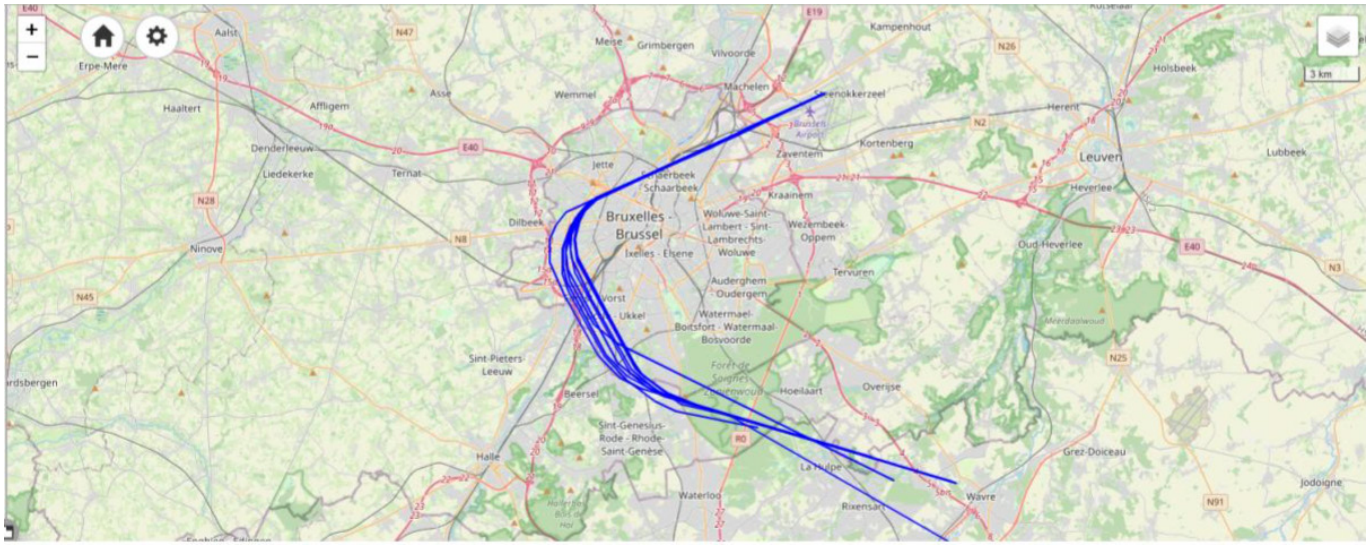
B789 (immatriculation A6BLQ) sur la balise LNO



vistara

Piste 25R : virage gauche à 4.000 pieds, procédure KILO pour les gros-porteurs

B744 (immatriculation 9VSFK) sur la balise SOPOK



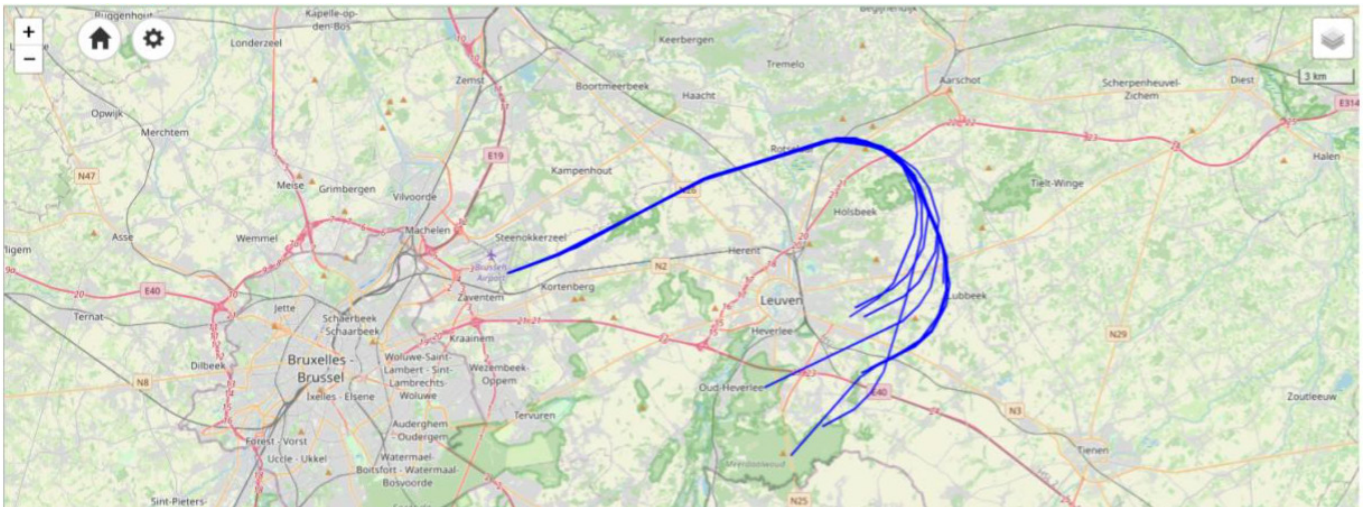
Piste 25R : virage droite à 700 pieds

A333 (immatriculation OOSFJ) sur la balise DENUT

B752 (immatriculation SERLE) sur la balise NIK

Piste 07R : décollage sur Leuven Rechtdoor sur la balise de Chièvres (CIV)

A320 (immatriculation 9HSLJ) sur la balise CIV



A320 (immatriculation CNNMO) sur la balise CIV

3. CONCLUSIONS

Il est évident qu'il n'existe aucune route de survol qui soit délimitée dans l'espace comme l'est une autoroute par des glissières de sécurité. Par contre, on remarque effectivement la présence d'un corridor de survol qui ne possède pas de bornes extrêmes et dont la largeur varie de jour en jour en fonction des facteurs externes mentionnés.

Le même avion sur la même procédure, excepté le cas des procédures complètement RNAV avec des points de passage obligatoires, ne volera jamais de la même façon deux jours de suite, toutes choses étant égales par ailleurs.

Ceci explique que les avions sont parfois d'un côté et le jour suivant de l'autre en fonction de tous les critères décrits, sans qu'il n'y ait d'infraction ou de violation d'une quelque réglementation qui soit.

Le mardi 3 décembre 2024

Philippe TOUWAIDE
Licencié en Droit Aérien et en Droit Maritime
Ancien Commissaire du Gouvernement
Directeur du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - SPF Mobilité et Transports

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National
c/o skeyes site de Steenokkerzeel - Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren 303 - 1820 Steenokkerzeel

EDITEUR RESPONSABLE
Philippe TOUWAIDE
Directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National