

FICHE Z-18 WINDCOMPONENTEN

De windnormen die gepubliceerd zijn in de AIP gelden sinds 6 februari 2014 :

AIP – EBBR – AD.2.20/4.2.1 Wind Criteria

06.02.2014: 7 knopen rugwind op de preferentiële banen

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

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances :

1. When the crosswind component exceeds 20 kts (gusts included).
2. When the tailwind component exceeds 7 kts (gusts included).
3. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
7. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
8. For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 190 m.
9. For departure, when the VIS is less than 1 900 m

Normaal gezien landt en stijgt een vliegtuig tegen de wind in (*headwind*), maar om veiligheids-, capaciteits- en milieuredenen kan niettemin een preferentiële baan aangeduid worden met het oog op lawaaivermindering onder bepaalde vastgelegde waarden van de windcomponenten. Er bestaan derhalve op een luchthaven preferentiële banen die prioritair gebruikt worden in het kader van een preferentieel banenplan (PRS), dus met een rug- en laterale windtolerantiemarge om bepaalde operationele gebruikslimieten van dit baangebruik te behouden, met als doel een zekere luchthavencapaciteit te behouden, en/of omwille van het milieu met behoud van de prioriteit voor de veiligheid van de vliegoperaties.

Derhalve is een baan die op een luchthaven niet gebruikt wordt om het lawaai te verminderen noch in het kader van een preferentieel banenplan (PRS) een niet-preferentiële baan die enkel als alternatieve of secundaire baan wordt gebruikt en enkel in *headwind*-condities of ten gevolge van de sluiting of de tijdelijke onbeschikbaarheid van de bij voorkeur gebruikte preferentiële baan. Het OACI PANS-OPS document inzake de baanselectie en de windcomponenten (Doc. 8168 Procedures voor de luchtvaartnavigatiediensten, Technisch beheer van de luchtvaartuigen, Volume I: Vliegprocedures). I-7-2-1 15/3/07 No 1 en de ICAO-aanbevelingen inzake het gebruik van preferentiële banen met het oog op lawaaivermindering bevat in de documenten – ICAO, Procedures voor de luchtvaartnavigatiediensten, technisch beheer van het vliegverkeer, Volume I luchtvaartprocedures, 5e editie, 2006.

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS AND ROUTES

2.1.1 Preferred runway directions for take-off and landing, appropriate to the operation, are nominated for noise abatement purposes, the objective being to utilize whenever possible those runways that permit aeroplanes to avoid noise sensitive areas during the initial departure and final approach.

2.1.2 Runways should not normally be selected for preferential use for landing unless they are equipped with suitable glide path guidance, e.g. ILS, or a visual approach slope indicator system for operations in visual meteorological conditions.

2.1.3 A pilot in command can, for reasons of security, refuse to use a runway that has been proposed for noise abatement purposes

2.1.4 Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:

- a) if the runway surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice or water, mud, rubber, oil or other substances) ;
- b) for landing :
 - 1) when the ceiling is lower than 150 m (500 ft) above aerodrome elevation, or if the visibility is less than (1 900 m); or
 - 2) if the approach imposes vertical minima higher than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, and :
 - i) when the ceiling is lower than 240 m (800 ft) above the aerodrome elevation; or
 - ii) if the visibility is less than 3 000 m ;
- c) for takeoff, if the visibility is less than 1 900 m ;
- d) when wind shear has been reported or forecast or when adverse weather conditions, e.g. thunderstorms, are expected to affect the approach or departure ;
- e) when the crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kts), or if the tailwindcomponent, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kts).

Op het niveau van ICAO worden deze aanbevelingen bijgewerkt door ze te verhogen naar 7 knopen rugwind en 20 knopen laterale wind, mits de technische vereisten en bijkomende prestaties worden gerespecteerd, die trouwens worden gerespecteerd op de Luchthaven Brussel-Nationaal. Zo verstuurd ICAO op 13 augustus 2009 een voorstel ter verhoging van de windcomponenten naar 7 knopen rugwind, met een wijzigingsvoorstel van haar procedureaanbevelingen voor de luchtnavigatiediensten en het management van het vliegverkeer, Hoofdstuk 7, procedures voor de luchthavencontrolediensten, punt 7.2, baanselectie, document SP 59/4-09/62;

De ICAO-commissie van de burgerluchtvaart heeft, met haar document AN-WP/8549.PDP van 20 november 2011, een voorlopig rapport opgesteld voor een wijzigingsvoorstel van het PANS-ATM betreffende de gebruikte baankeuze procedure die 7 knopen rugwind als doorslaggevende factor aanbeveelt om het lawaai te verminderen, en hetzelfde wijzigingsvoorstel stelt voor de rukwinden aan te geven in haar meteorologische voorspellingen van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De Commissie heeft ingestemd met het overmaken van deze voorstellen aan de verdragstaten. Op 28 februari 2013 heeft ICAO aan de Lidstaten een wijzigingsvoorstel gestuurd van de procedures van luchtvaartnavigatiediensten inzake de baankeuze in functie van windcriteria door een verhoging voor te stellen van de rugwindwaarden van 5 naar 7 knopen als doorslaggevende factor bij de gebruikte baanselectie om het lawaai te verminderen, en hetzelfde wijzigingsvoorstel stelt voor om de rukwinden aan te geven in de meteorologische vooruitzichten van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De opmerkingen van de deelstaten op dit wijzigingsvoorstel waren verwacht voor 14 juni 2013 en dit wijzigingsvoorstel moest van kracht worden op 13 november 2014.

Bijlage 3 van de ICAO “Meteorological Service for International Air Navigation” herneemt in haar 17^e editie van juli 2010 bepaalde belangrijke definities wat de manier betreft om de wind, de rukwinden en de wind op hoogte te berekenen:

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