

- Communiqué de presse 22 août 2013 -

Après une longue campagne de sensibilisation menée par la Belgian Cockpit Association (BeCA) quant au danger d'opérer les avions par fort vent arrière, la BeCA a obtenu que les critères de vent pour l'utilisation préférentielle des pistes d'atterrissage et de décollage à Bruxelles National soient harmonisés avec les normes internationales OACI/ICAO, soit un vent arrière de maximum 5 noeuds.

La BeCA s'étonne que ces normes de vent aient récemment été relevées à 7 noeuds par vent constant, et à 12 noeuds avec rafales. Ceci représente presque le double des maxima de vent arrière autorisés précédemment.

Trop de vent arrière peut être la source d'approches et d'atterrissages instables, qui peuvent causer des atterrissages très durs (« hard landings ») et occasionner des sorties de piste.

Même si certains appareils sont certifiés pour pouvoir atterrir avec des vents arrière maximum de 12 noeuds (beaucoup d'avions ont une certification de maximum 10 noeuds), approcher cette limite n'est pas applicable pour une utilisation quotidienne. La meilleure manière d'opérer en toute sécurité reste par vent de face.

Les pilotes exécutent des procédures de vol complexes et en portent la responsabilité finale. Ils souhaitent exprimer leur inquiétude quant à la hausse prévue des critères de vent arrière dans l'utilisation de pistes d'atterrissages préférentielles à Bruxelles National.

Personne de contact : Francis Uyttenhove +32 475 95 67 01

- Persmededeling 22 augustus 2013 -

Na een lange sensibiliseringscampagne over de gevaren van een sterke rugwind had de Belgian Cockpit Association (BeCA) verkregen dat de windcriteria voor het preferentiële gebruik van de start- en landingsbanen op Brussel Nationaal werden afgestemd op de internationale ICAO/OACI-normen, d.w.z. een rugwind van maximaal vijf knopen.

De BeCA is dan ook verbaasd dat deze windnorm onlangs is opgetrokken tot zeven knopen bij constante wind en tot twaalf knopen met windstoten. Dat is bijna een verdubbeling van de maximale rugwind die eerder werd toegestaan.

Te veel rugwind kan leiden tot onstabiele naderingen, met soms bijzonder harde landingen tot gevolg. Bovendien kunnen toestellen daardoor uit hun landingsbaan terechtkomen.

Hoewel sommige toestellen gecertificeerd zijn om te landen met een maximale rugwind van twaalf knopen (veel toestellen zijn voor maximaal tien knopen gecertificeerd), mag deze grens niet worden genaderd voor alledaagse landingen. Tegen de wind in is en blijft de veiligste manier van werken.

Piloten voeren complexe vliegprocedures uit en dragen daarbij de uiteindelijke verantwoordelijkheid. Ze willen daarom hun bezorgdheid uiten over de geplande optrekking van de rugwindcriteria bij het gebruik van de preferentiële landingsbanen op Brussel Nationaal.

Contactpersoon : Filip Van Rossem +32 476 28 07 11

BeCA Reference Position Paper: http://www.beca.be/attachments/080_090723_Safe_RWY_use_EBBR.pdf