

## **Bijlagen bij persbericht Daedalus 3.9.'09**

### **1. Uit een mail uit pilotenmiddens dd mei 2009:**

"In order to solve the EBBR noise management, the State Secretary Schoupe, promised us to cope 100% with the ICAO SARPS. Fine, we were quite happy with such a commitment ! Now that we come to a development phase, we were invited to attend a presentation undertaken by AirSight gmbh. AirSight, a German air consultant bureau, got a mission from the Schoupe cabinet with the following scope : «Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National airport - Kick Off presentation, Brussels, 20/05/09, by AirSight GmbH». Please have a look on the enclosed file. I am , personally and profoundly, at variance with the mandate given to AirSight. In stead of trying to find the optimal conditions to reduce the noise burden on the neighbourhood by keeping as much as possible headwind during T/O & LDG, the cabinet wants to prove till which most unfavourable wind condition we can operate before reaching an unbearable risk level. In other words, how far can one deteriorate the wind conditions before it is no more safe at all. With such a scope, the study should only lead to a safety deterioration. According with my perception it is neither in common practice nor in the ICAO spirit."

### **2. Uit een brief van staatssecretaris voor Mobiliteit dd 19.11.2008**

"Voor wat betreft de windnormen is er nog geen beslissing genomen. Ik ben persoonlijk voorstander om de windnormen aanbevolen door ICAO op alle banen toe te passen om de maximale veiligheid van het vliegverkeer te garanderen. Opstijgen tegen de wind biedt ook voordele wat betreft de geluidsniveaus omdat daardoor een lagere motorkracht en een hogere stijghoek kan worden gebruikt."

### 3. Uit het persbericht staatssecretariaat Mobiliteit dd 13.2.2009

**Opheffing spreidingsplan** "Het bestaande spreidingsplan wordt opgeheven. In de plaats van het spreidingsplan zullen de banen tegen de dominante windrichting in preferentieel worden gebruikt. Bij verandering van windrichting zullen beter geschikte banen worden gebruikt. Internationale experts zullen een studie uitvoeren over de toe te passen windnormen en hun impact op veiligheid, capaciteit, gebruik van de banen en geluidshinder. De resultaten van deze studie moeten in september 2009 worden voorgelegd aan de Ministerraad."

### 4.

**Huidige windnormen op Brussel Nationaal**

Baan	Rugwind/zijwind in voege op Brussel-Nationaal voor vertrekken	ICAO toegelaten Rugwind/Zijwind	Veilig of onveilig
25R	7 knopen rugwind 20 knopen zijwind	5 knopen rugwind 15 knopen zijwind	Toegelaten rugwind en zijwind onveilig overschreden
25L	7 knopen rugwind 20 knopen zijwind	5 knopen rugwind 15 knopen zijwind	Toegelaten rugwind en zijwind onveilig overschreden
07R	7 knopen rugwind 20 knopen zijwind	5 knopen rugwind 15 knopen zijwind	Toegelaten rugwind en zijwind onveilig overschreden
07L	7 knopen rugwind 20 knopen zijwind	5 knopen rugwind 15 knopen zijwind	Toegelaten rugwind en zijwind onveilig overschreden
20	dag: 0 kn. rugwind nacht: 15 kn. zijwind	5 knopen rugwind 15 knopen zijwind	Veilig
02	dag: 0 kn. rugwind nacht: 15 kn. zijwind	5 knopen rugwind 15 knopen zijwind	Veilig