



Madame Paule De Grove
Avenue Hof ten Berg, 135 B
1200 WOLUWE-SAINT-LAMBERT

Bruxelles-National, le vendredi 8 février 2019

Concerne : 7046-P – Plainte contre les DHL 777

Madame,

J'ai bien pris connaissance de votre plainte du mercredi 6 février 2019 relative aux vols effectués de nuit au moyen d'avions de type Boeing 777 depuis l'Aéroport de Bruxelles-National et vous remercie de l'attention que vous portez à cette problématique qui est particulièrement complexe.

Je tiens d'abord à préciser que je n'ai personnellement aucune responsabilité dans le fait que cet avion ait été autorisé à évoluer de nuit, ma formation en Droit m'incite – avant toute autre considération – à respecter strictement les Lois et les règlements, donc à ne pas prendre ou faire prendre ou inciter à accomplir des actes illicites.

Le Directeur de Brussels Airport Company, Monsieur Arnaud FEIST est intervenu personnellement en date des 19 décembre 2012, 20 août 2013 et 6 octobre 2013 pour qu'une dérogation soit accordée aux Boeing 777 d'AEROLOGIC en vue de les autoriser à opérer de nuit.

En effet, tous les Boeing 777 ont une certification de Quota Individuel de bruit (QC) de 10.6 à 11.9 en fonction de leur motorisation et de leur poids certifié au décollage (MTOW) variant de 341 à 352 tonnes, ainsi cet avion n'est pas, selon la législation belge, autorisé à voler de nuit puisque présentant un Quota Individuel de bruit (QC) supérieur à la limite maximale de 8.0 QC fixée pour pouvoir opérer de nuit depuis l'Aéroport de Bruxelles-National.

En principe, un avion ne peut disposer que d'un et un seul certificat de Quota Individuel de bruit, et ce certificat de bruit délivré par l'EASA et l'Administration de l'Aéronautique de l'Etat portant pavillon de la compagnie aérienne (en l'occurrence D-Allemagne) est valable pour tous les aéroports du monde.

Il ne peut être question d'un certificat de bruit valable uniquement pour un et un seul aéroport, ni de certificats de bruit différents en fonction des aéroports desservis.

La limite de QC pour pouvoir opérer de nuit à Bruxelles-National est de maximum 8.0 QC (Arrêté ministériel du 27 juillet 2009).

Les 10 avions de type Boeing 777 utilisés de et vers Bruxelles-National de nuit par AEROLOGIC ont reçu en octobre 2013 une certification « fictive » uniquement pour Bruxelles-National avec une limitation de poids au décollage de principe de 313 tonnes, très exactement de 312.978 tonnes et que pour les avions motorisés avec 2 réacteurs de type General Electric GE90-110B1.

Je ne puis vous préciser si le poids effectif de ces Boeing 777 d'AEROLOGIC au décollage est réellement inférieur à 312.978 tonnes, ni si des contrôles réguliers sont effectués quant au tonnage réel des vols de cette compagnie à Bruxelles-National.

Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National – Arrêté Royal du 15 Mars 2002

Site de BELGOCONTROL – Local S.1.3.08
Chaussée de Tervueren, 303 à B – 1820 STEENOKKERZEEL

☎ +32.2.206.28.21 - ✉ airportmediation@icloud.com - www.airportmediation.be



Cet avion opère à Bruxelles-National depuis le 6 novembre 2013, sur base d'une décision prise en date du 10 octobre 2013 par le Directeur Général du Transport Aérien :

Van: Frank Durinckx/PERS/Mobilit
Aan: didier.hocq@brucoord.org,
Datum: 10/10/2013 13:44
Onderwerp: B777 - Aerologic

Monsieur Hocq,

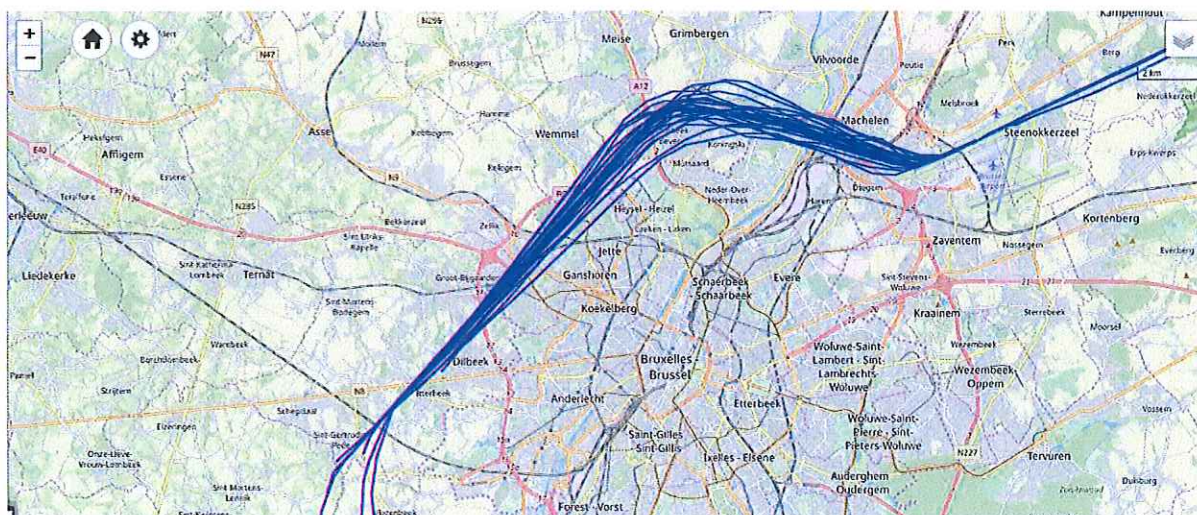
Suite à l'attestation reçue de la LBA (Luftfahrt-Bundesamt) en annexe, nous confirmons que le quota de bruit (QC) au décollage des B777-F d'Aerologic GmbH immatriculés D-AALA, D-AALB, D-AALC, D-AALD, D-AALE, D-AALF, D-AALG et D-AALH est de 7.7 lorsque la masse maximale de décollage (MTOW) est limitée à 312.978 kg.

Dans ces conditions et suite aux instructions reçues du Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, ces appareils sont autorisés à opérer à la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

Bien à vous.

Frank Durinckx

Voici les tracés radar, du 7 décembre 2018 au 8 février 2019, de ces décollages de Boeing 777 cargo de nuit entre 23.30 et 00.30 sous indicatif BOX117/3S117 vers l'aéroport de Leipzig et effectués par la compagnie AEROLOGIC.



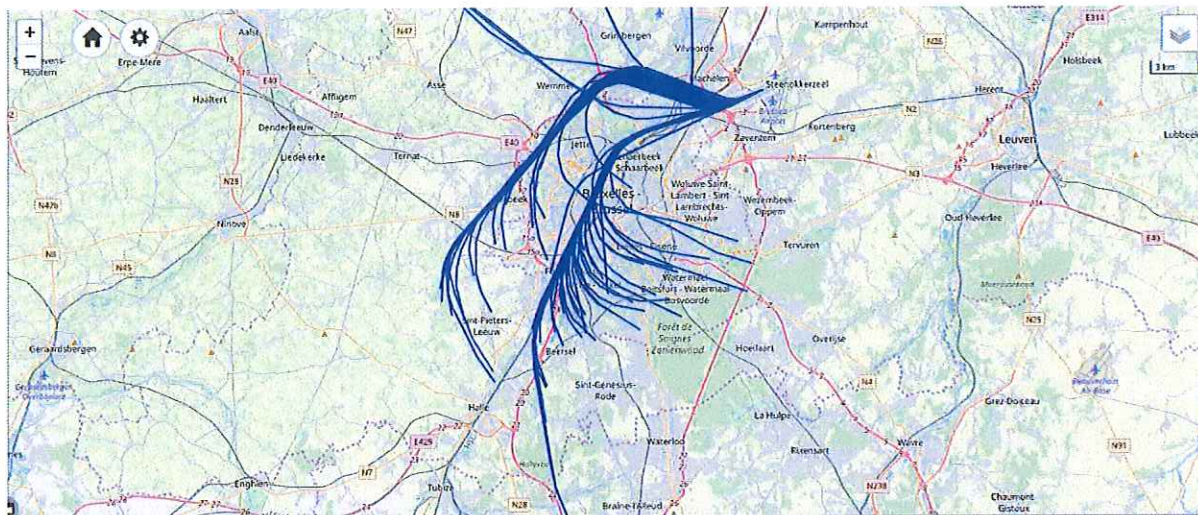
Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National – Arrêté Royal du 15 Mars 2002

Site de BELGOCONTROL – Local S.1.3.08

Chaussée de Tervueren, 303 à B – 1820 STEENOKKERZEEL

+32.2.206.28.21 - airportmediation@icloud.com - www.airportmediation.be

Voici les tracés radar, du 6 novembre 2013 au 8 décembre 2014, de ces décollages de Boeing 777 cargo de nuit vers l'aéroport de Leipzig et effectués par la compagnie AEROLOGIC :



Vous comprendrez aisément l'origine de la contestation, alors que ces avions évoluaient sur les procédures Yankee et Zulu, sans aucune instruction ministérielle, ces décollages quittaient la procédure à 5.000 pieds en traversant tout Bruxelles à une altitude de 5 à 6.000 pieds vers la balise d'Huldenberg.

Ce procédé de raccourci a été interdit depuis, avec instruction claire et précise de suivre les procédures à la lettre et de ne plus effectuer de raccourcis.

Voici le contenu d'une réponse qui nous a été fournie, sur cette question, par l'Administration belge du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, soit de la Direction Générale du Transport Aérien en réponse à notre demande d'explication, en date du 24 avril 2012 :

Le Quota de bruit par mouvement est défini dans l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'Aéroport de Bruxelles-National, Article 3 §1er :

Pour les mouvements d'avions à réaction subsoniques civils, la quantité de bruit par mouvement (QM) est calculée comme suit à une décimale près :

$$QM = 10 [(B-85)/10],$$

où la variable B représente :

1° pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, moins 9 EPNdB;

2° pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés d'un avion en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse maximale de décollage, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.

Les niveaux sonores certifiés dont il est question doivent être compris comme ceux relevant de la procédure de certification prévue à l'annexe 16 de l'OACI PARTIE 2. CERTIFICATION ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS, Article 1.2.

Ces niveaux se trouvent indiqués sur le certificat acoustique de chaque avion, délivré par leur Etat d'immatriculation conformément aux articles 1.4 et 1.5 de la même annexe.



Les certificats acoustiques des B777 d'Aerologic permettent de calculer un quota de bruit au décollage de 10.7 à la masse maximale de décollage de 347.814Kg. Cela les empêche de décoller la nuit entre 23:00 et 05:59LT. Ces appareils n'ayant pas opéré à Bruxelles entre le 25 octobre 2008 et le 24 octobre 2009, ils ne peuvent pas bénéficier de l'exception prévue à l'art. 454 de l'A.M. du 3 mai 2004.

Pour pouvoir décoller de nuit, Aerologic devrait donc faire re-certifier ces appareils à une masse maximale de décollage inférieure.

Je pense avoir été particulièrement exhaustif dans le contenu de ma réponse et me tiens à votre disposition pour toute information complémentaire.

Philippe TOUWAIDE
Licencié en Droit Aérien
Directeur du Service Fédéral de Médiation
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

Juan TORCK
Médiateur-adjoint
Détaché de BELGOCONTROL

Bettina LEONI
Médiatrice-adjointe
Détachée de BELGOCONTROL