

RÉUNION D'INFORMATION / INFORMATIEBIJeenKOMST

15-06-2026

member of FABEC

skeyes nice to
guide
you

Agenda

1. Introduction
2. Procédure de vol RNP 07L
3. Impact sur l'utilisation des pistes
4. Influence du vent sur le choix des pistes

1. Inleiding
2. RNP-vliegprocedure 07L
3. Impact op het gebruik van de start- en landingsbanen
4. Invloed van de wind op de keuze van de banen

Agenda

1. Introduction

2. Procédure de vol RNP 07L
3. Impact sur l'utilisation des pistes
4. Influence du vent sur le choix des pistes

1. Inleiding

2. RNP-vliegprocedure 07L
3. Impact op het gebruik van de start- en landingsbanen
4. Invloed van de wind op de keuze van de banen

Introduction

- Séance d'information semestrielle avec les riverains et autorités locales
- Objectifs :
 - Présenter et expliquer les principes guidant le choix des pistes
 - Favoriser le dialogue et renforcer la compréhension mutuelle
 - Répondre aux questions et préoccupations liées à l'impact du trafic aérien

Introdúctie

- Halfjaarlijkse informatiebijeenkomst met omwonenden en lokale autoriteiten
- Doelstellingen:
 - De principes die de keuze van de banen bepalen, presenteren en toelichten
 - De dialoog bevorderen en het wederzijds begrip versterken
 - Vragen en zorgen over de gevolgen van het luchtverkeer beantwoorden

Introduction

skeyes est responsable de la sécurité du trafic aérien pour les aéroports et l'espace aérien belges.

Les procédures de vol et les conditions d'utilisation des pistes sont définies par l'Etat.

skeyes n'a pas de compétence légale en matière environnementale ou de santé publique.

Introductie





skeyes is verantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtverkeer voor de Belgische luchthavens en het Belgische luchtruim.

De vliegprocedures en de gebruiksvoorwaarden van de banen worden door de Staat bepaald.

skeyes heeft geen wettelijke bevoegdheid inzake milieu of volksgezondheid.





Introduction

Contribution de skeyes à la durabilité du trafic aérien :

-  Gestion du bruit:
Approche collaborative avec les parties prenantes.
-  Efficacité des vols:
Moins de carburant, moins d'émissions.
-  Transition énergétique:
Intégration sécurisée des éoliennes.
-  Réduction de l'empreinte carbone:
Infrastructures et mobilité plus durables.

Introdactie

Bijdrage van skeyes aan de duurzaamheid van het luchtverkeer:

-  Geluidsbeheer:
Samenwerking met luchthavens en belanghebbenden.
-  Efficiëntere vluchten:
Minder brandstofverbruik, minder uitstoot.
-  Energietransitie:
Veilige integratie van windturbines.
-  Vermindering van de koolstofvoetafdruk:
Duurzamere infrastructuur en mobiliteit.

Introduction

🌿 En 2025, skeyes est devenu le premier ANSP à atteindre le niveau 4 de la certification GreenATM, illustrant son engagement avancé en faveur de la durabilité.

Introdúctie

🌿 In 2025 werd skeyes de eerste ANSP die niveau 4 van de GreenATM certificering behaalde, wat de verregaande inzet van skeyes voor duurzaamheid onderstreept.



Agenda

1. Introduction

2. Procédure de vol RNP 07L

3. Impact sur l'utilisation des pistes

4. Influence du vent sur le choix des pistes

1. Inleiding

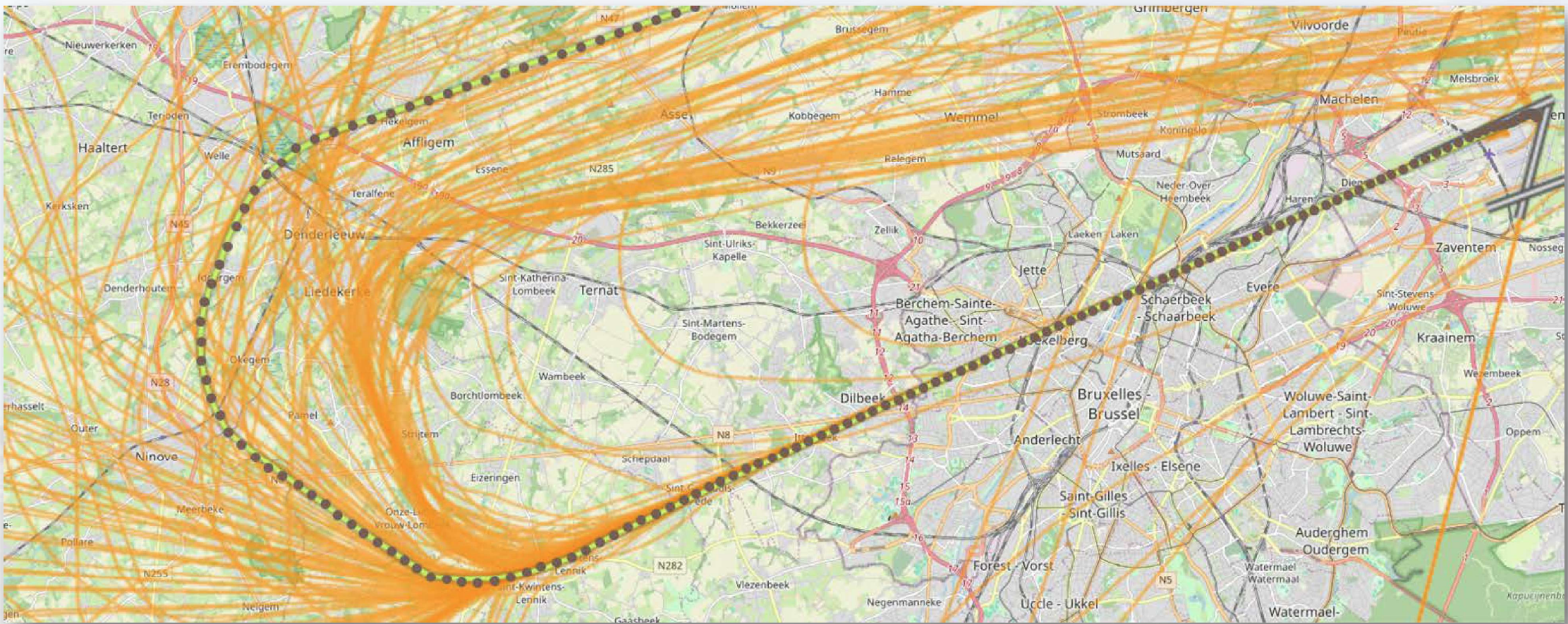
2. RNP-vliegprocedure 07L

3. Impact op het gebruik van de start- en landingsbanen

4. Invloed van de wind op de keuze van de banen

Procedure de vol RNP 07L

Vliegprocedure RNP 07L



Procedure de vol RNP 07L

Une procédure d'arrivée de type RNP a été publiée et mise en service au cours des périodes suivantes:

- juillet-septembre 2016 (travaux de rénovation de la piste 01/19)
- novembre-décembre 2018 (rénovation de la balise DVOR BUB, phase 1)
- août-septembre 2019 (rénovation de la balise DVOR BUB, phase 2)
- juillet 2025-octobre 2026

Vliegprocedure RNP 07L

Een RNP-naderingsprocedure is gepubliceerd en in gebruik genomen tijdens de volgende periodes:

- juli-september 2016 (renovatie werkzaamheden aan baan 01/19)
- november-december 2018 (renovatie van het DVOR-baken BUB, fase 1)
- augustus-september 2019 (renovatie van het DVOR-baken BUB, fase 2)
- juli 2025-oktober 2026

Pourquoi?

1. Une nécessité pour la sécurité de la navigation aérienne
2. Une obligation réglementaire

Waarom?

1. Een noodzaak voor de veiligheid van de luchtvaartnavigatie
2. Een reglementaire verplichting

Une nécessité pour la sécurité de la navigation aérienne

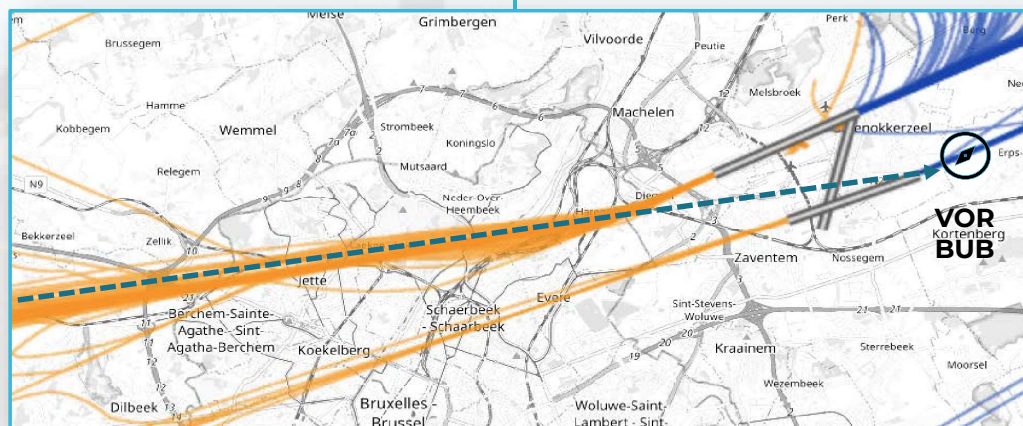
Plusieurs incidents ont été constatés avec l'ancienne procédure (VOR 07L) en raison de:

- L'absence de guidance dans l'axe verticale (approche manuelle)
- Le manque d'expérience/formation des pilotes pour ce type de procédure

Noodzaak voor de veiligheid van de luchtvaartnavigatie

Er zijn verschillende incidenten geconstateerd bij de oude procedure (VOR 07L) als gevolg van:

- Het ontbreken van begeleiding in de verticale as (handmatige nadering)
- Het gebrek aan ervaring/opleiding van de piloten voor dit soort procedures



Obligation réglementaire

Dans le cadre de la transition internationale vers la navigation fondée sur les performances, les Etats membres doivent mettre en œuvre des **procédures d'approche RNP à tous les bouts de piste aux instruments à partir du 25 janvier 2024**.

L'utilisation de procédures d'approche autres que RNP ou ILS n'est plus permise à partir de **6 juin 2030**.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1048 DE LA COMMISSION du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances

Reglementaire verplichting

In het kader van de internationale overgang naar prestatie gebaseerde navigatie moeten de lidstaten **vanaf 25 januari 2024 RNP-naderingsprocedures invoeren voor alle instrumentbanen**.

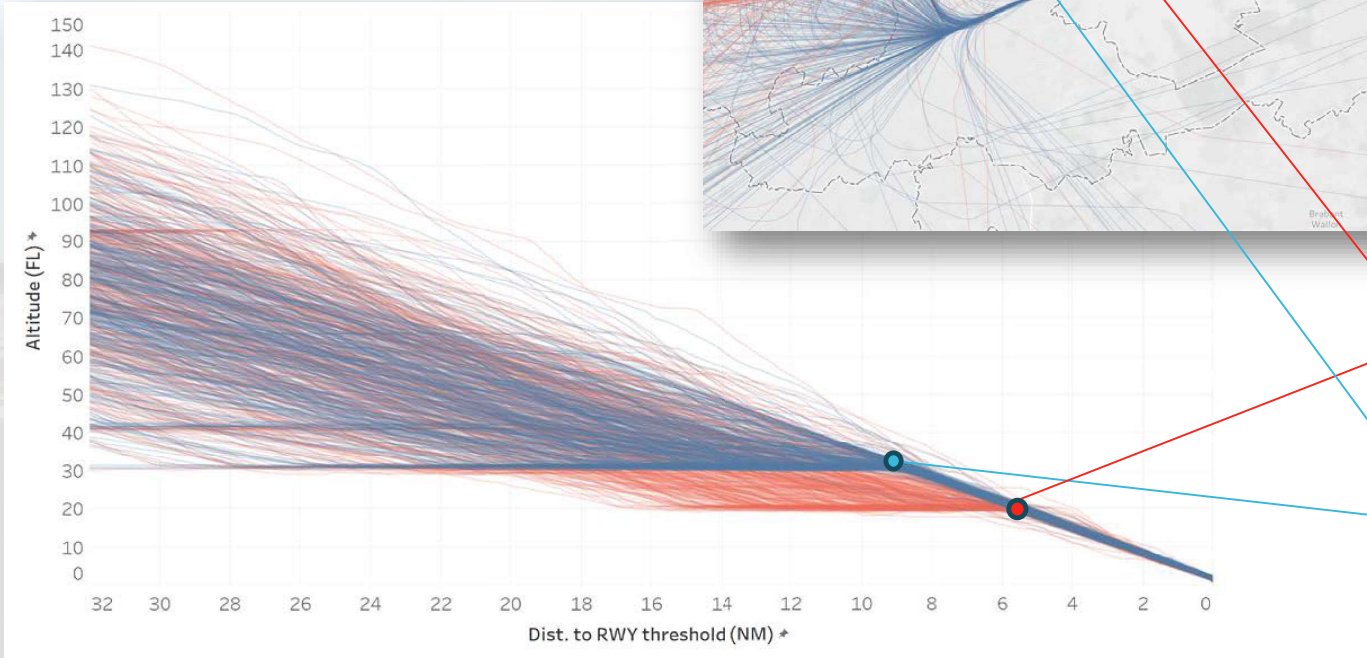
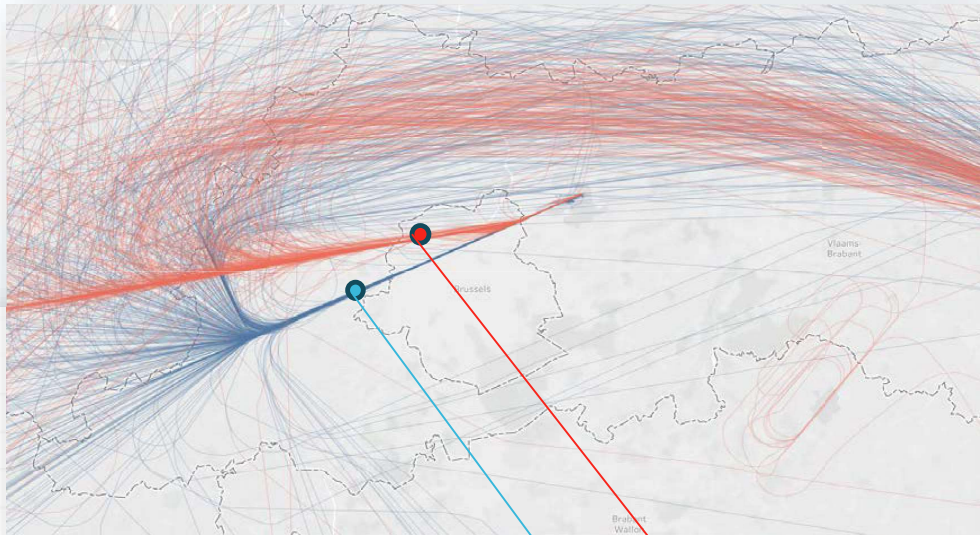
Het gebruik van naderingsprocedures andere dan RNP of ILS is vanaf **6 juni 2030** niet langer toegestaan.

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1048 VAN DE COMMISSIE van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie

Altitude accrue, zones différentes

- RNP Procedure
- VOR Procedure

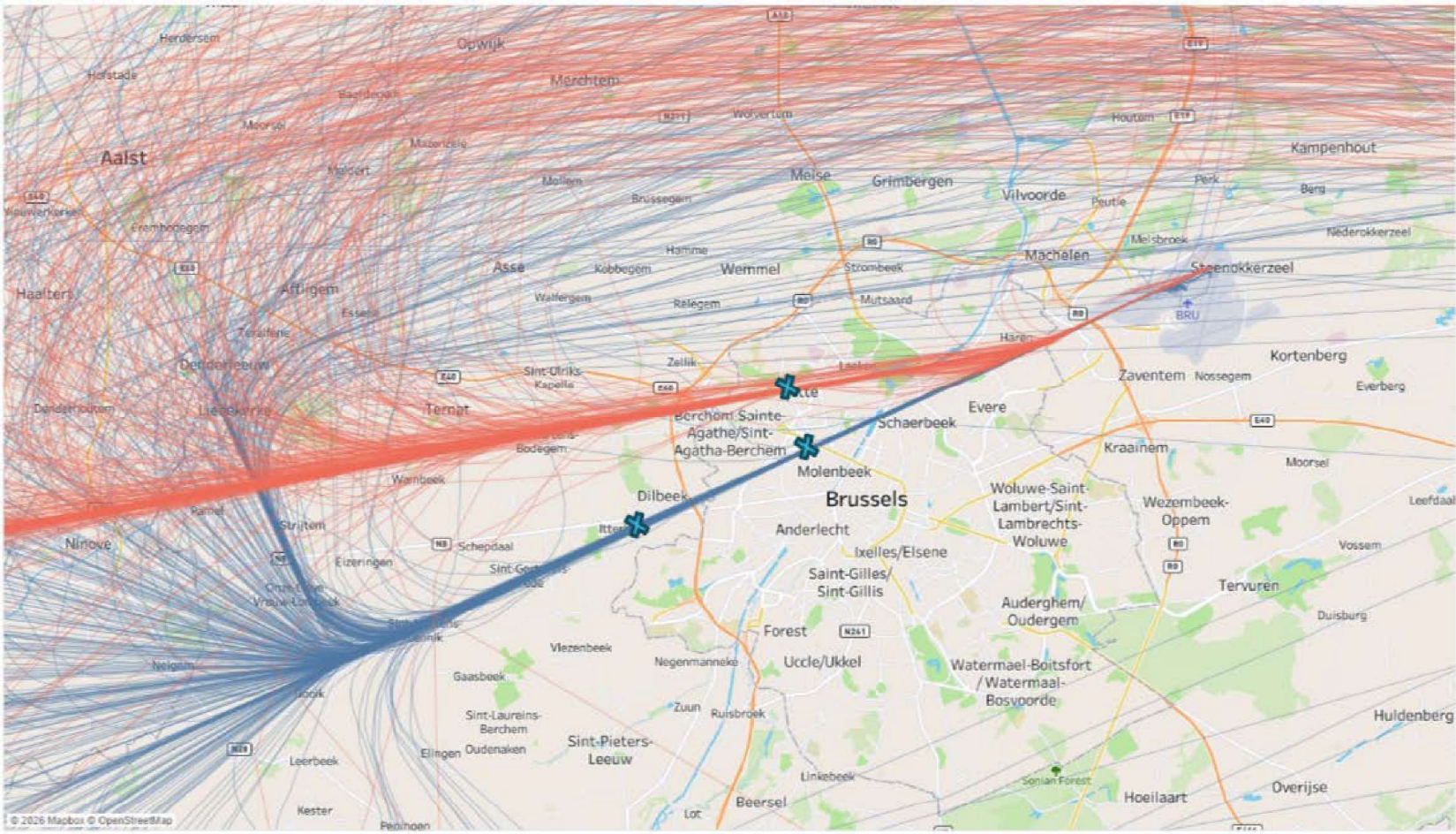
Hogere hoogte, andere zones



- Final Approach Fix (2000ft)
VOR Procedure
5.7NM (10km)
- Final Approach Fix (3000ft)
RNP Procedure
8.9NM (16km)

Altitude accrue, zones différentes

Hogere hoogte, andere zones



- RNP Procedure
- VOR Procedure

Contraintes de design

- Les procédures d'approche RNP sont conçues conformément aux normes internationales
- Ces normes imposent une approche dans l'axe de la piste pour garantir la sécurité aérienne dans la phase finale du vol
- Une approche finale décalée ne peut être implémentée que pour des raisons d'obstacles et par pour des raisons environnementales.

Design beperkingen

- RNP-naderingsprocedures worden ontworpen volgens de internationale normen.
- Deze normen vereisen een nadering in het verlengde van de start- en landingsbaan om de vliegveiligheid tijdens de eindnadering te waarborgen.
- Een verschoven eindnadering kan enkel worden ingevoerd omwille van obstakels en niet om milieuredenen.

Contraintes de design

Les alternatives (approche décalée, approche courbe RNP AR, approche hybride VPT) présentent certaines limites pour:

- Assurer l'accessibilité de l'aéroport à l'ensemble des appareils
- Répondre pleinement aux contraintes réglementaires
- Offrir le niveau de sécurité aérienne le plus élevé

Design beperkingen

De alternatieven (verschoven nadering, gebogen RNP AR-nadering, hybride VPT-nadering) vertonen bepaalde beperkingen om:

- De toegankelijkheid van de luchthaven voor alle luchtvaartuigen te waarborgen
- Volledig te voldoen aan de reglementaire vereisten
- Het hoogst mogelijke niveau van vliegveiligheid te bieden

Améliorations en cours

Verbeteringen in uitvoering

Phase 1:

Augmentation de l'altitude d'interception de 3000 à 4000 pieds

Phase 2:

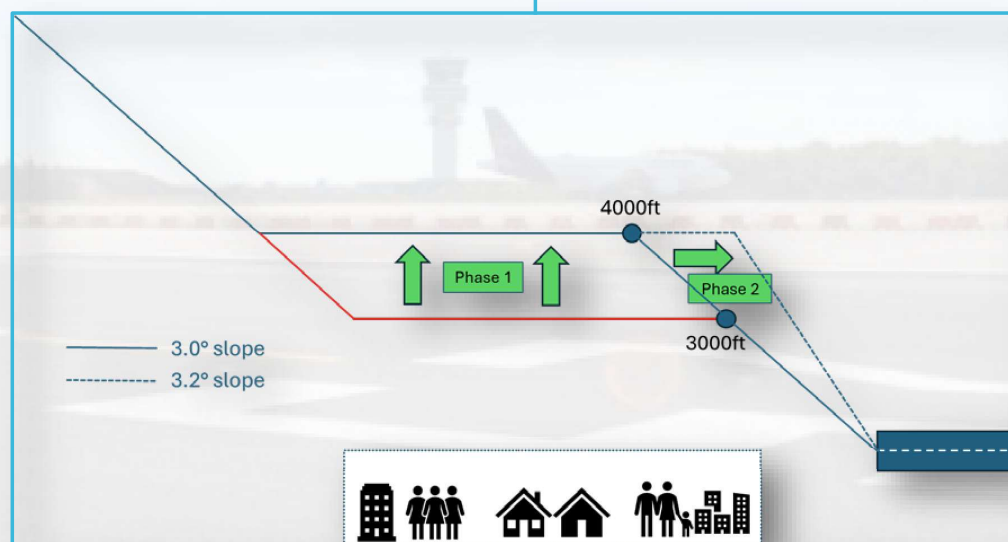
Augmentation de la pente d'approche à 3.2°

Fase 1:

verhoging van de onderscheppingshoogte van 3000 naar 4000 voet

Fase 2:

verhoging van de naderingshoek naar 3.2°



Améliorations en cours

Phase 1:

Augmentation de l'altitude d'interception de 3000 à 4000 pieds

- dossier technique soumis à la DGTA le 30 avril pour publication le 6 août
- en attente de l'instruction de publication

Phase 2:

Augmentation de la pente d'approche à 3,2° (prévue en avril 2027)

Verbeteringen in uitvoering

Fase 1:

Verhoging van de onderscheppingshoogte van 3000 naar 4000 voet

- Technisch dossier op 30 april ingediend bij het DGLV voor publicatie op 6 augustus
- In afwachting van de publicatie-instructie

Fase 2:

verhoging van de naderingshoek naar 3,2° (gepland in april 2027)

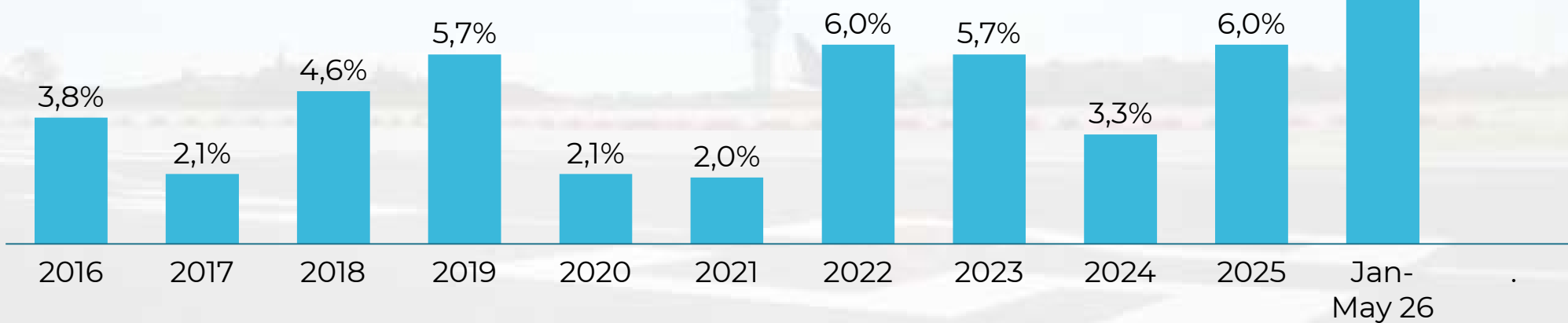
Agenda

1. Introduction
2. Procédure de vol RNP 07L
- 3. Impact sur l'utilisation des pistes**
4. Influence du vent sur le choix des pistes

1. Inleiding
2. RNP-vliegprocedure 07L
- 3. Impact op het gebruik van de start- en landingsbanen**
4. Invloed van de wind op de keuze van de banen

% Atterrissages 07L

% Landingen 07L

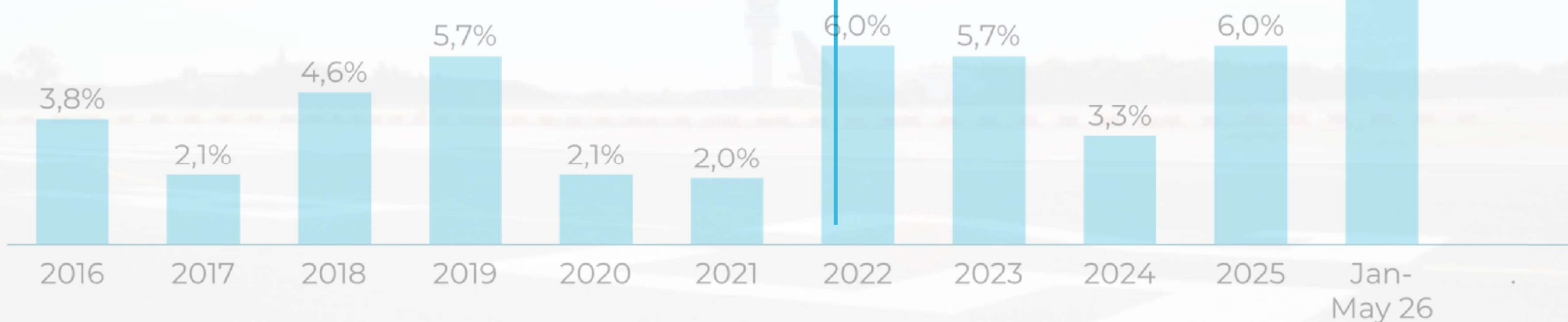


Pourquoi?

1. L'influence des conditions météorologiques
2. La disponibilité d'une procédure offrant un meilleur niveau de sécurité pour la piste 07L

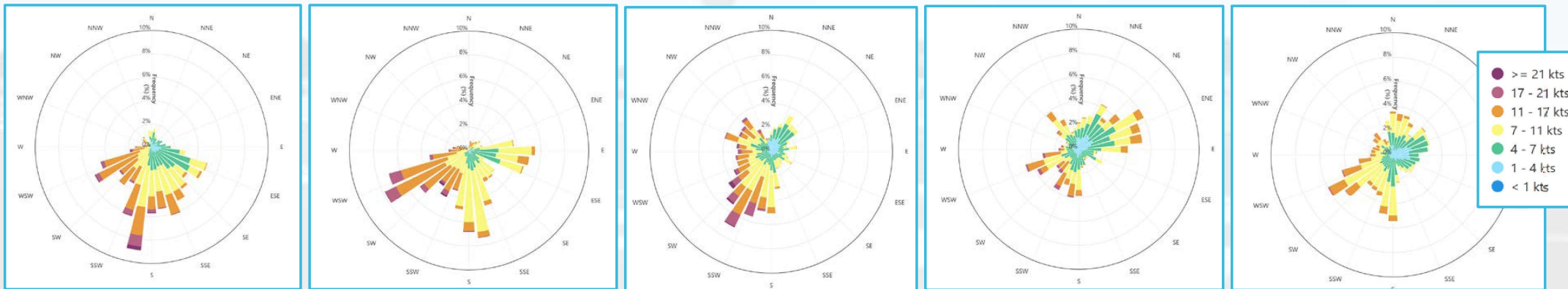
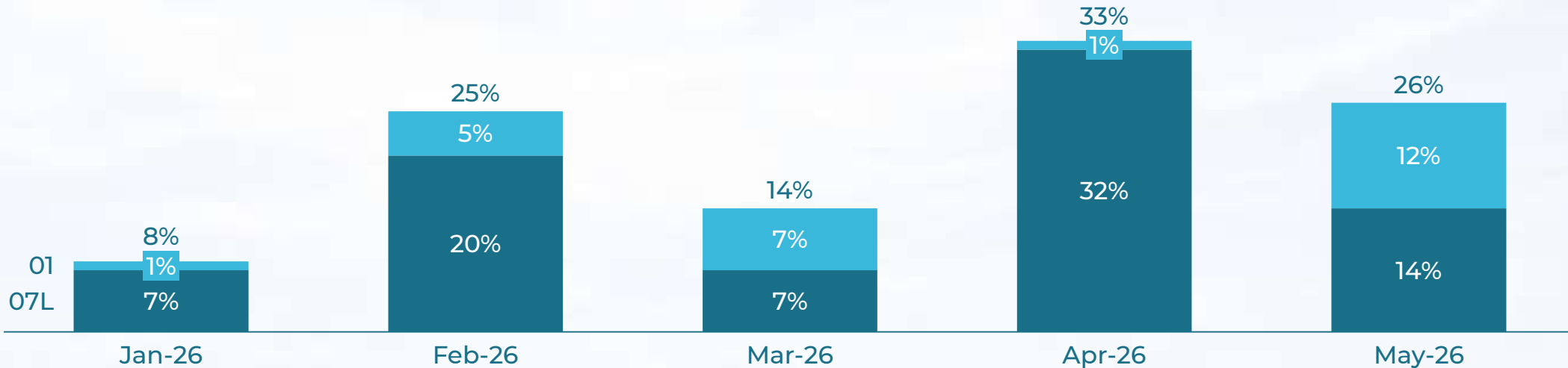
Waarom?

1. De invloed van de weersomstandigheden
2. De beschikbaarheid van een procedure die een hoger veiligheidsniveau biedt voor baan 07L



Influence météo

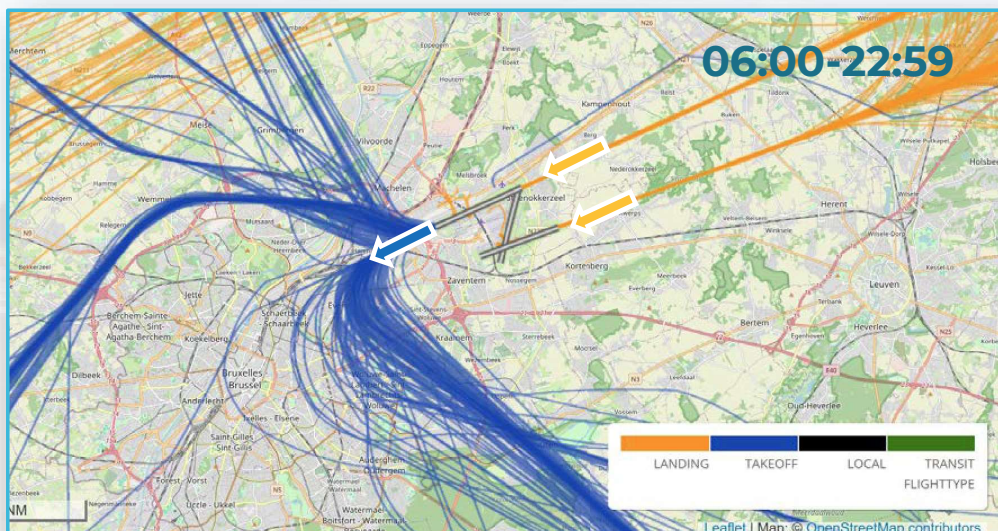
Invloed weersomstandigheden



Pistes préférentielles

L'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National, est règlementée selon un PRS (Preferential Runway System).

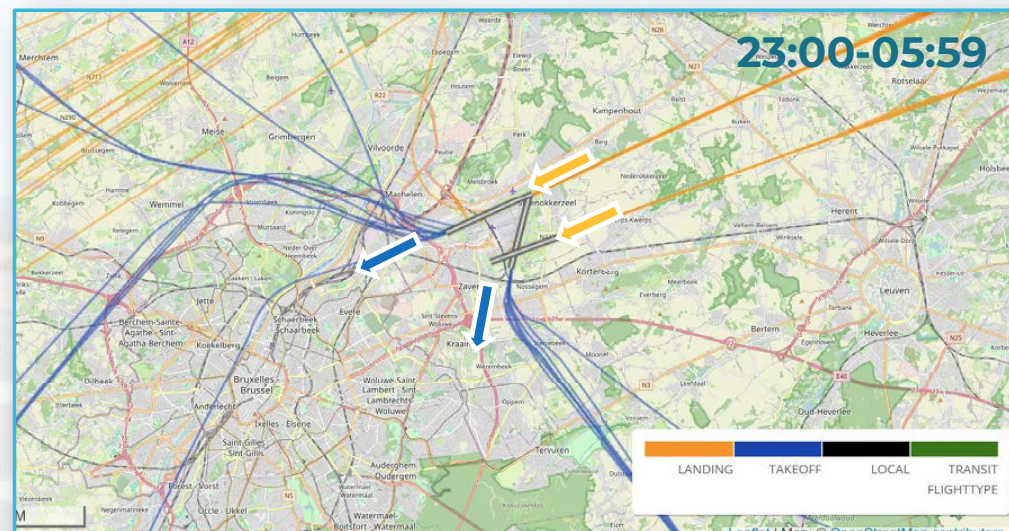
Ce système a été défini par l'Etat



Preferentiële banen

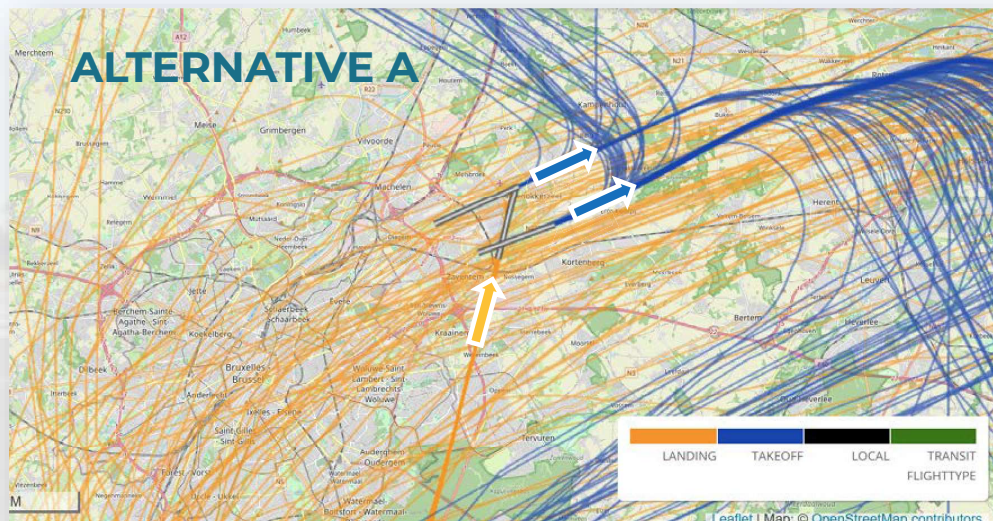
Het gebruik van de start- en landingsbanen op de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geregeld volgens een PRS (Preferential Runway System).

Dit systeem is vastgesteld door de Staat



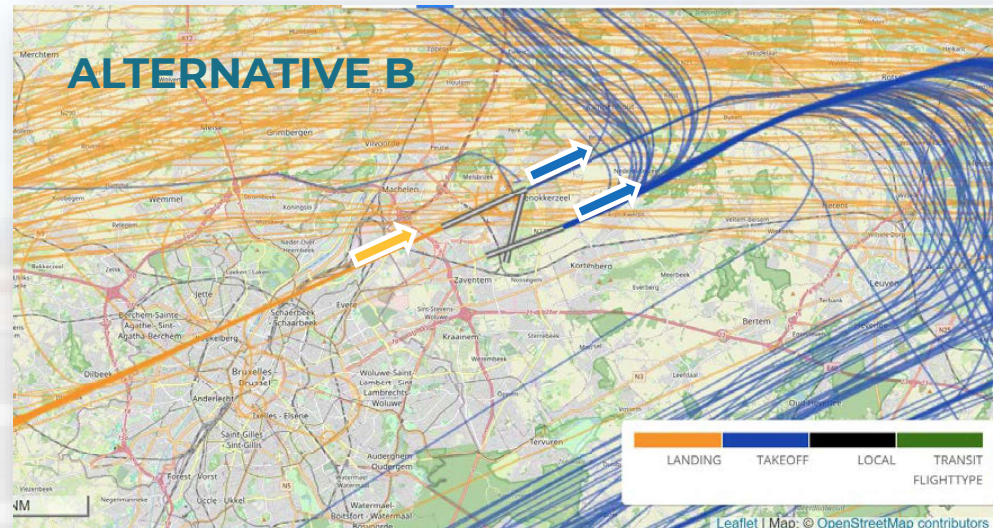
Pistes non-préférentielles

Lorsque les pistes préférentielles ne peuvent pas être utilisées, la tour de contrôle choisit la configuration de piste la plus adaptée



Niet-preferentiële banen

Wanneer de preferentiële banen niet kunnen worden gebruikt, kiest de verkeerstoren de meest geschikte baanconfiguratie.



Pistes non-préférentielles

Choix de configuration de piste

7 facteurs de sécurité déterminants en plus de la direction et de la vitesse du vent :

1. Configuration de pistes
2. Longueur de pistes
3. Météo
4. procédures d'approche
5. aides à l'approche/atterrissage
6. circulation aérienne
7. instructions locales

Niet-preferentiële banen

Keuze van de baanconfiguratie

7 bepalende veiligheidsfactoren naast de windrichting en windsnelheid :

1. Baanconfiguratie
2. Baanlengte
3. Weersomstandigheden
4. Naderingsprocedures
5. Naderings- en landingshulpmiddelen
6. Luchtverkeer
7. Lokale instructies

Pistes non-préférentielles

Avec le VOR 07L, l'alternative A était plus favorable sur le plan de la sécurité que l'alternative B.

CRITÈRES	ALTERNATIVE A (PISTE 01)	ALTERNATIVE HISTORIQUE PISTE 07L AVEC VOR
Configuration de piste	Pistes croisées	Piste unique
Longueur de piste(s)	2.941 m	3.350 m
Conditions météorologiques	Utilisable par faible visibilité ✓	Nécessite une bonne visibilité
Procédures d'approche aux instruments	3D ✓	2D
Aides à l'approche et à l'atterrissage	ILS ✓	VOR
Circuits et conditions de circulation aérienne	54 mouvements / h ✓	40 mouvements / h
Autres facteurs indiqués dans les instructions locales	H24 ✓	HJ uniquement

Niet-preferentiële banen

Met de VOR 07L was alternatief A vanuit veiligheidsoogpunt gunstiger dan alternatief B.

CRITERIA	ALTERNATIEF A (BAAN 01)	HISTORISCH ALTERNATIEF BAAN 07L MET VOR
Baan-configuratie	Kruisende banen	Enkele baan
Lengte van de baan (banen)	2.941 m	3.350 m
Weers-omstandigheden	Bruikbaar bij lage zichtbaarheid ✓	Vereist goed zicht
Instrument-naderingprocedures	3D ✓	2D
Beschikbare nadering- en landingshulpmiddelen	ILS ✓	VOR
Circuits en luchtverkeers-omstandigheden	54 bewegingen / u ✓	40 bewegingen / u
Andere factoren vermeld in de lokale instructies	24/7 ✓	Uitsluitend daglicht

Pistes non-préférentielles

Avec le RNP 07L, l'alternative B est devenue plus favorable sur le plan opérationnel que l'alternative A.

CRITÈRES	ALTERNATIVE A (PISTE 01)	NOUVELLE ALTERNATIVE B (PISTE 07L AVEC RNP)
Configuration de piste	Pistes croisées	Pistes parallèles ségréguées ✓
Longueur de piste(s)	2.941 m	3.350 m
Conditions météorologiques	Utilisable par faible visibilité	Nécessite une bonne visibilité
Procédures d'approche aux instruments	3D	3D
Aides à l'approche et à l'atterrissage	ILS	RNP
Circuits et conditions de circulation aérienne	54 mouvements / h	66 mouvements / h ✓
Autres facteurs indiqués dans les instructions locales	H24	H24

Niet-preferentiële banen

Met RNP 07L werd alternatief B operationeel gunstiger dan alternatief A.

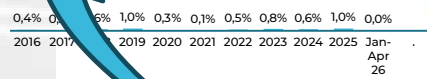
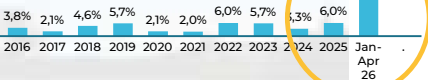
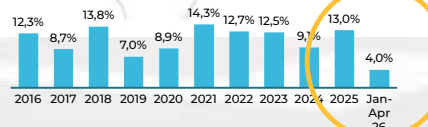
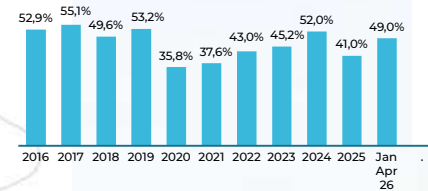
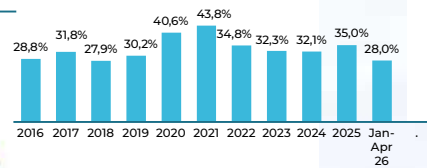
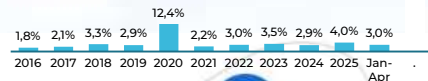
CRITERIA	ALTERNATIEF A (BAAN 01)	NIEUW ALTERNATIEF B (BAAN 07L MET RNP)
Baan-configuratie	Kruisende banen	Gescheiden parallelle banen ✓
Lengte van de baan (banen)	2.941 m	3.350 m
Weersomstandigheden	Bruikbaar bij lage zichtbaarheid	Bruikbaar bij lage zichtbaarheid
Instrumentnaderingsprocedures	3D	3D
Beschikbare naderings- en landingshulpmiddelen	ILS	RNP
Circuits en luchtverkeersomstandigheden	54 bewegingen / u	66 bewegingen / u ✓
Andere factoren vermeld in de lokale instructies	24/7	24/7

Augmentation utilisation Piste 07L

Depuis l'introduction de la procédure RNP 07L:

- Forte augmentation de l'utilisation de la piste 07L
- Diminution de l'utilisation de la piste 01 lors de vents de secteur nord à nord-est

Toename gebruik van Baan 07L



Sinds de invoering van de RNP 07L-procedure :

- Sterke toename van het gebruik van baan 07L
- Afname van het gebruik van baan 01 bij wind uit noordelijke tot noordoostelijke richting

Agenda

1. Introduction
2. Procédure de vol RNP 07L
3. Impact sur l'utilisation des pistes
- 4. Influence du vent sur le choix des pistes**

1. Inleiding
2. RNP-vliegprocedure 07L
3. Impact op het gebruik van de start- en landingsbanen
- 4. Invloed van de wind op de keuze van de banen**

Direction du vent

En règle générale, un avion décolle et atterrit face au vent.

En cas de vent de secteur sud ou sud-ouest, les pistes 25R/L et/ou 19 sont utilisées pour les décollages et les atterrissages.

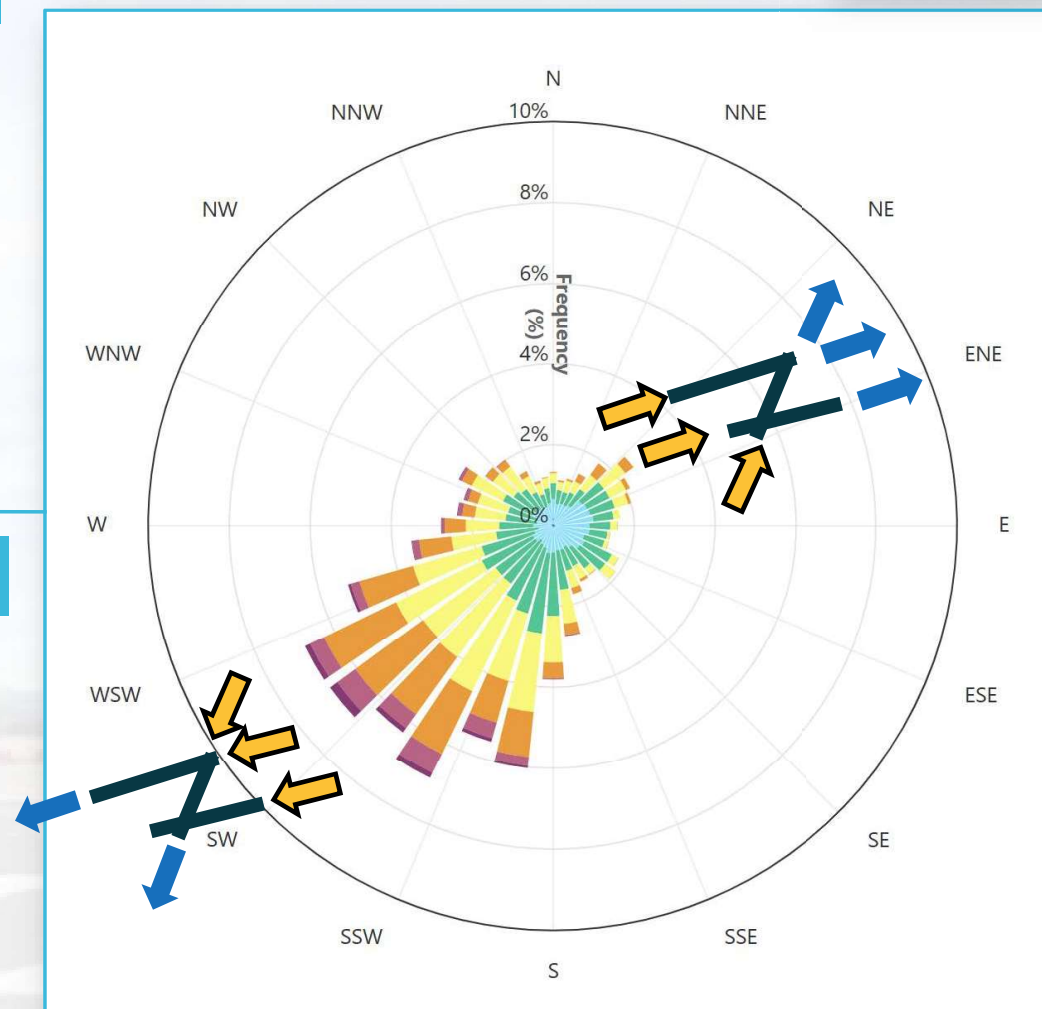
En cas de vent de secteur nord ou nord-est, les pistes 07 et/ou 01 sont utilisées pour les décollages et les atterrissages.

Windrichting

In principe stijgt een vliegtuig op en landt het tegen de wind in.

Bij wind uit zuidelijke of zuidwestelijke richting worden de banen 25R/L en/of 19 gebruikt voor opstijgingen en landingen.

Bij wind uit noordelijke of noordoostelijke richting worden de banen 07 en/of 01 gebruikt voor opstijgingen en landingen.



Rôles et responsabilités

- Le système préférentiel d'utilisation des pistes, incluant les seuils de vent, est défini par l'État
- skeyes applique ce système en tenant compte des conditions opérationnelles

Décision ED 2020/008/R – AMC1 ATS.TR.260(g) – Sélection de la piste en service

Rollen en verantwoordelijkheden

- Het preferentiële baangebruikstelsel (inclusief de winddrempels) wordt door de Staat bepaald.
- skeyes past dit systeem toe, rekening houdend met de operationele omstandigheden

ED-besluit 2020/008/R – AMC1 ATS.TR.260(g) – Selectie van de baan in gebruik

Exigence réglementaire

- Limites des composantes de vent applicables à Brussels Airport :

Reglementaire vereiste

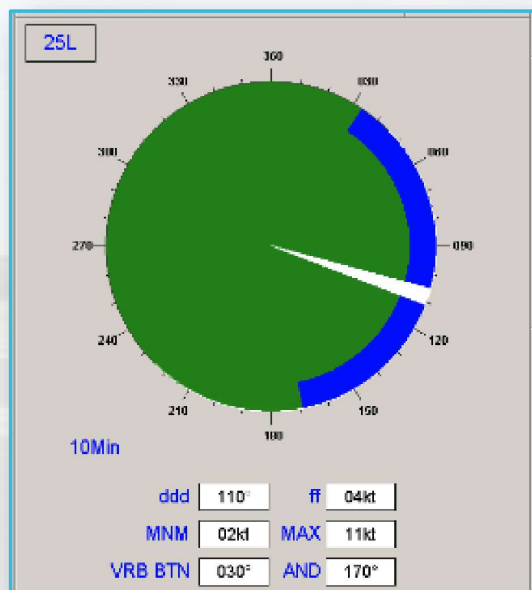
- Grenswaarden voor windcomponenten die van toepassing zijn op Brussels Airport:

 Pistes préférentielles Seuils dépassés à :		RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)	Preferentiële banen Drempels overschreden bij: 	
	Vent arrière MAX Maximale rugwind	7 KT	7 KT		
	Vent traversier MAX Maximale dwarswind	20 KT	20 KT		

 Pistes non-préférentielles Seuils dépassés à :		RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF & ARR)	Niet-preferentiële banen Drempels overschreden bij: 	
	Vent arrière MAX Maximale rugwind	0 KT – 3 KT (incl.)	0 KT – 3 KT (incl.)	0 KT – 3 KT (incl.)		
	Vent traversier MAX Maximale dwarswind	20 KT	20 KT	20 KT		

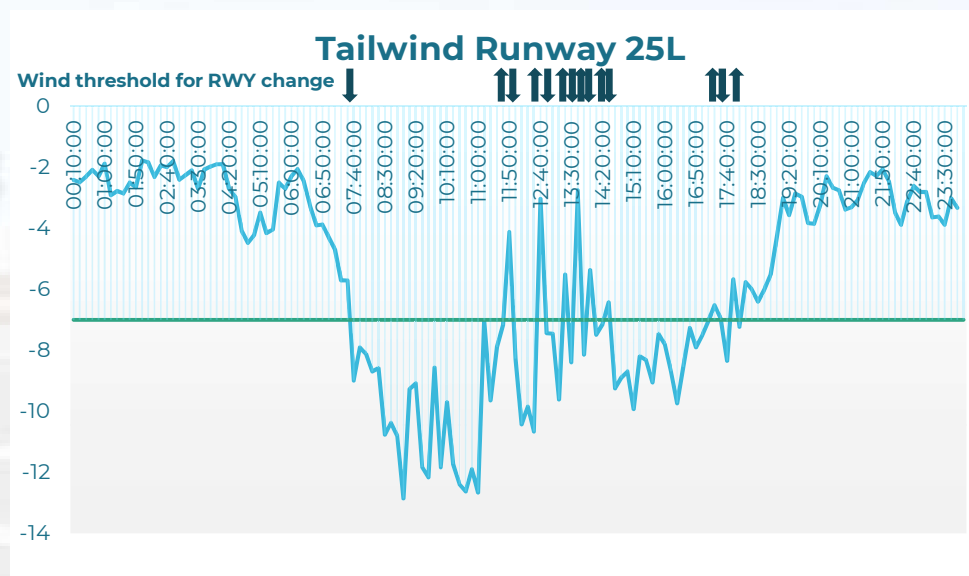
Exigence opérationnelle

- La vitesse et la direction du vent évoluent en permanence.
- **Les pistes en service doivent rester stables.**



Operationele vereiste

- De windsnelheid en windrichting veranderen voortdurend.
- **De banen in gebruik moeten stabiel blijven.**



Exigence opérationnelle

Un changement de piste doit être planifié à l'avance:

- Sauf en cas d'urgence, un changement de piste est effectué en dehors des périodes de trafic intense.
- La tour de contrôle utilise les mesures du vent et les prévisions météorologiques pour déterminer les pistes en service.
- Les prévisions peuvent parfois différer des conditions de vent réellement observées.



Operationele vereiste

Een wijziging van baan moet vooraf worden gepland.

- Behalve in noodgevallen wordt een baanwijziging uitgevoerd buiten de piekuren van het luchtverkeer.
- De verkeerstoren gebruikt windmetingen en weersvoorspellingen om de banen in gebruik te bepalen.
- Voorspellingen kunnen soms afwijken van de daadwerkelijk gemeten windomstandigheden.

Exigence opérationnelle

Un changement de piste doit être planifié à l'avance:

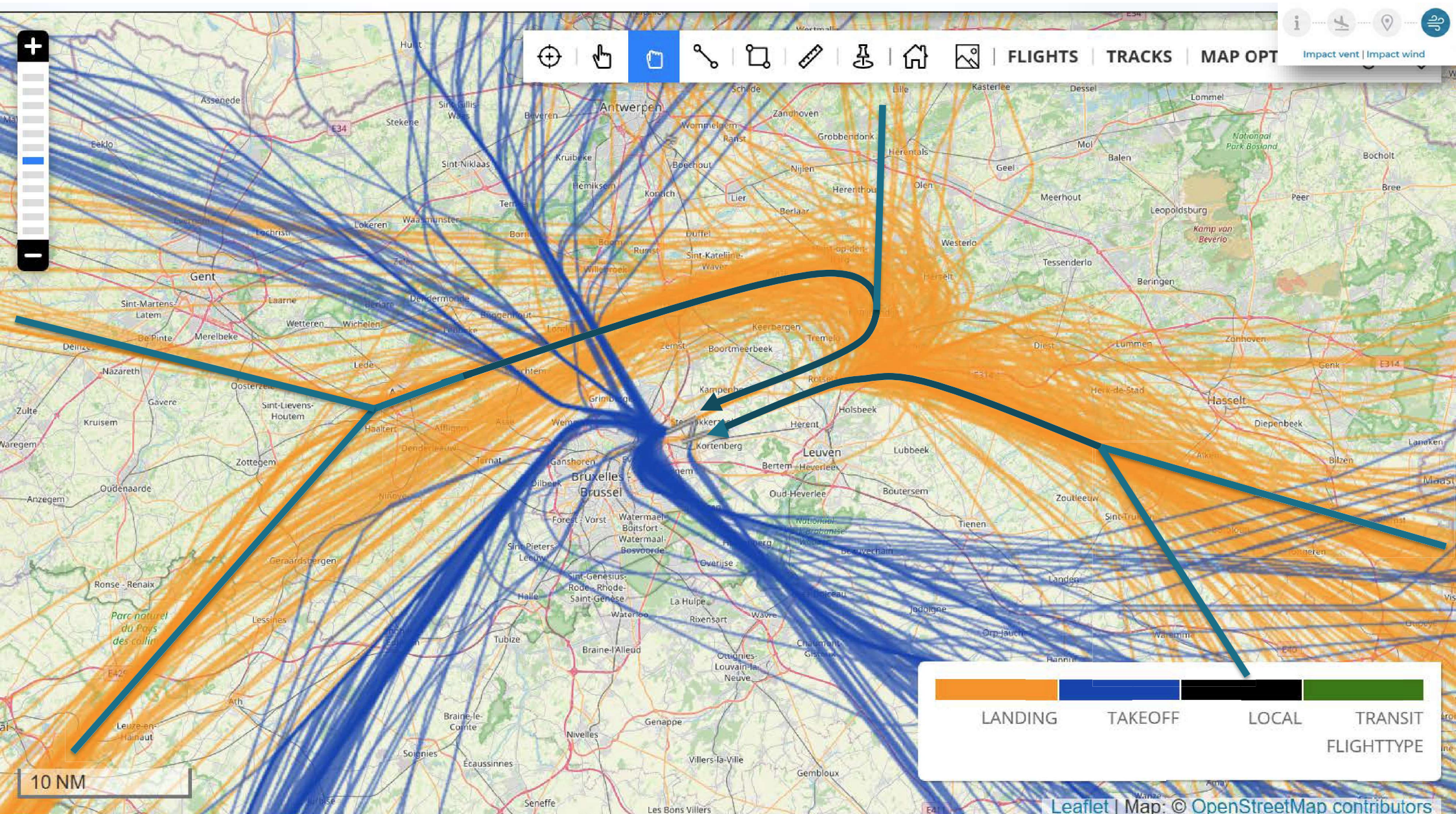
- Réduction de capacité (régulations du trafic aérien)
- Réorientation du trafic aérien en vol et au sol
- Inspections des pistes
- Contrôles supplémentaires effectués par le pilote avant l'atterrissage ou le décollage





Operationele vereiste

Een wijziging van baan moet vooraf worden gepland.

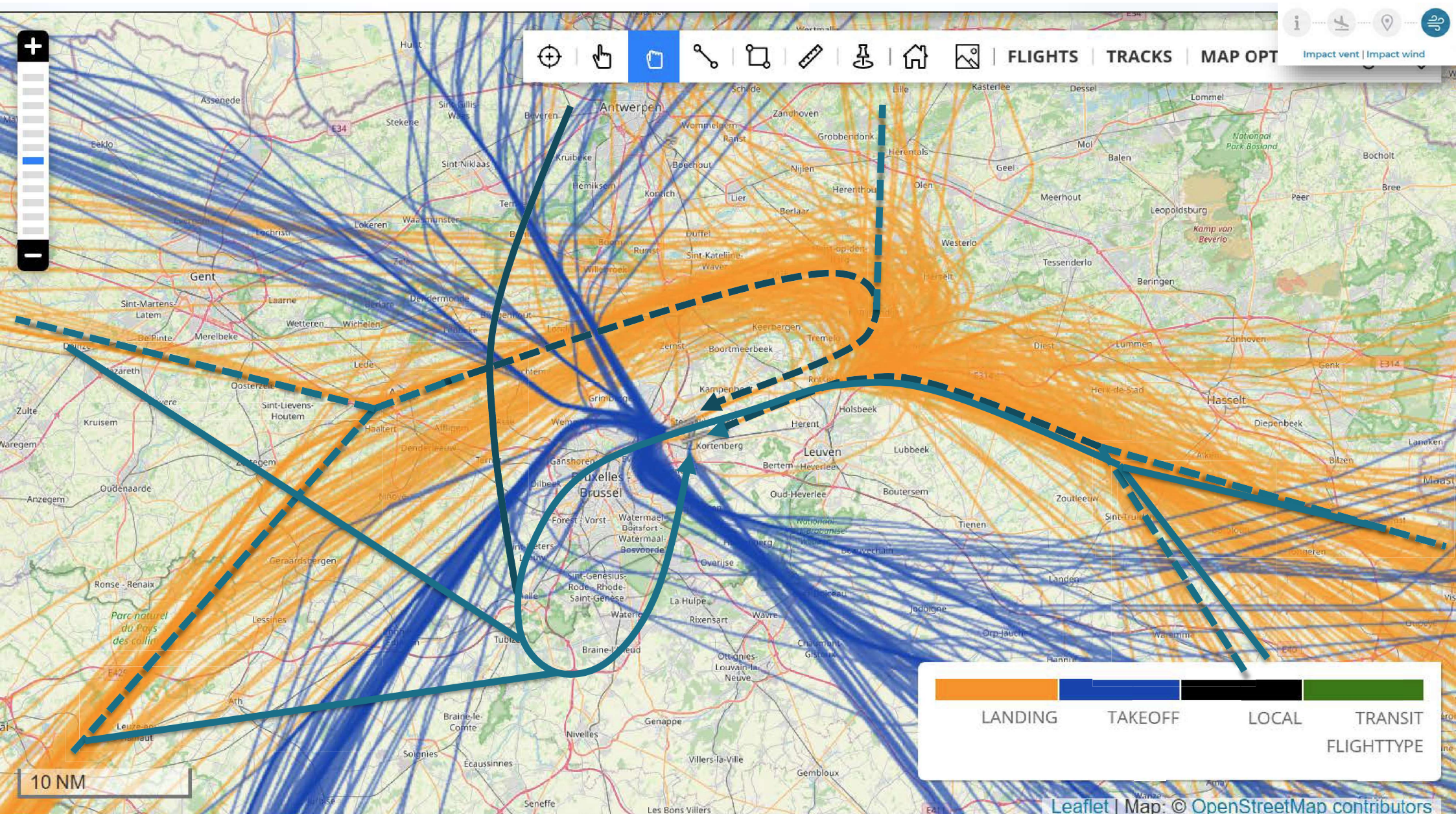
- Capaciteitsvermindering (verkeersreguleringen)
- Heroriëntatie van het luchtverkeer in de lucht en op de grond
- Inspecties van de banen
- Bijkomende controles door de piloot vóór de landing of het opstijgen







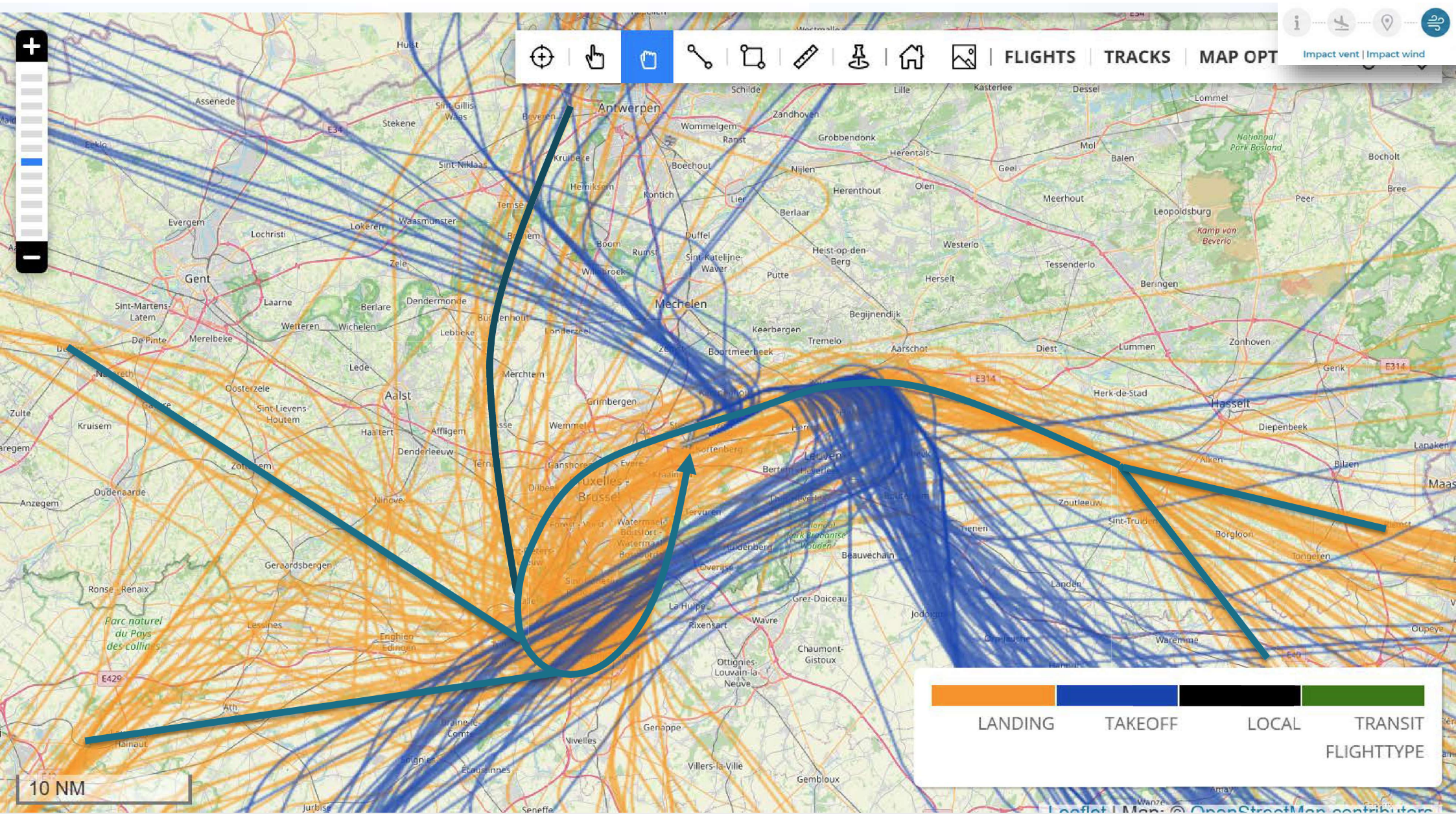






			
LANDING	TAKEOFF	LOCAL	TRANSIT
FLIGHTTYPE			

10 NM



			
LANDING	TAKEOFF	LOCAL	TRANSIT
FLIGHTTYPE			

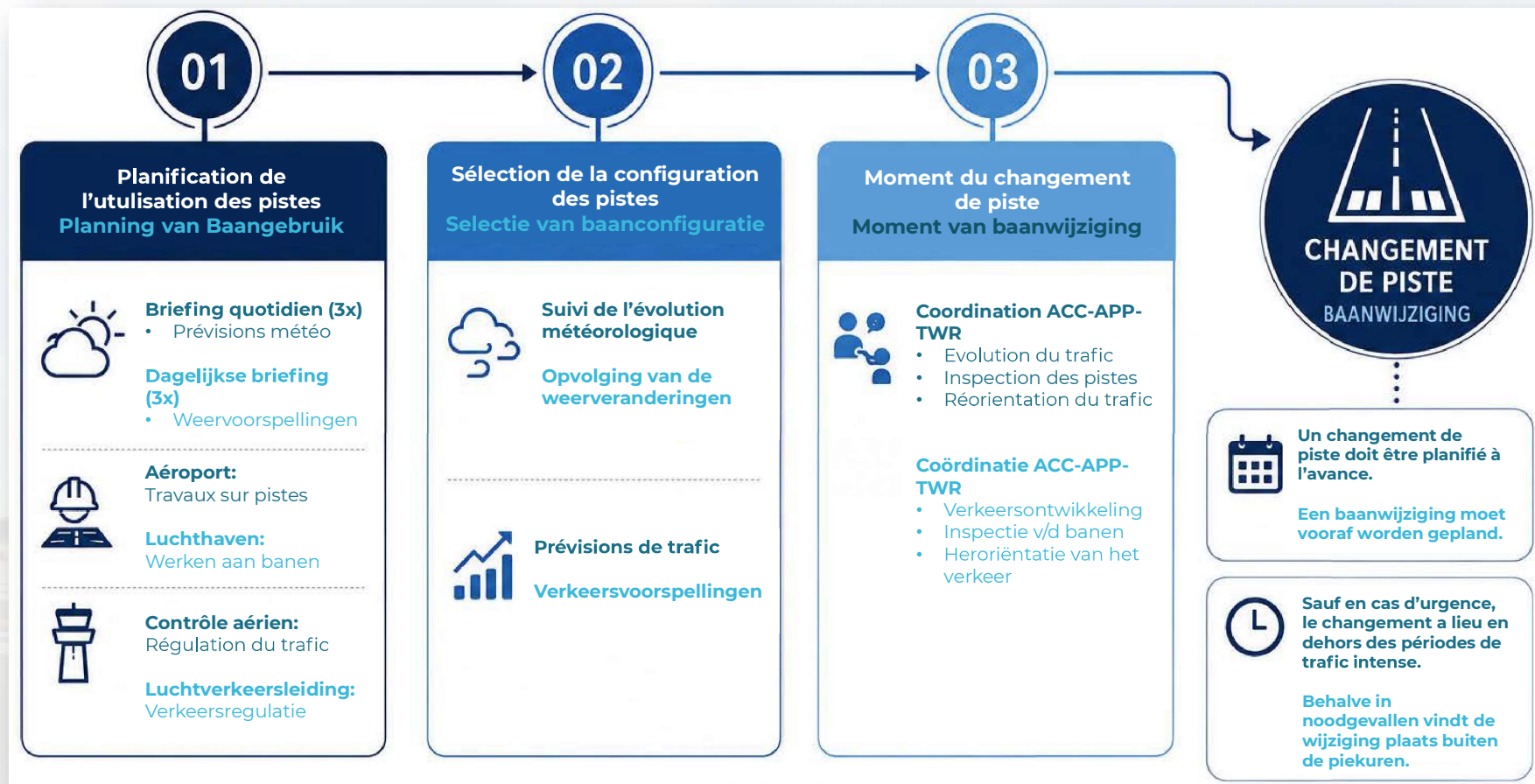


			
LANDING	TAKEOFF	LOCAL	TRANSIT
FLIGHTTYPE			

10 NM

Sélection des pistes en service

Selectie van de banen in gebruik



Mesures du vent @EBBR

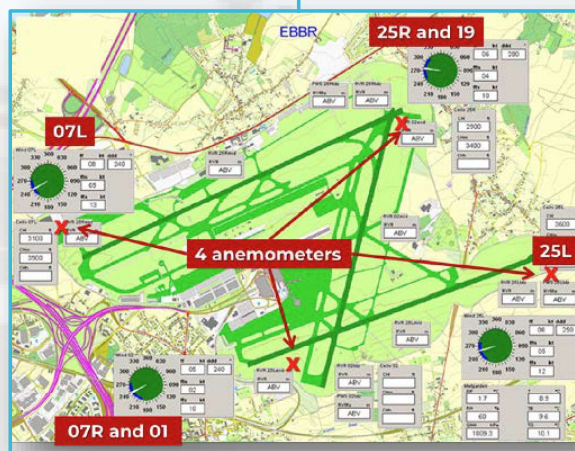
Conforme aux règles stipulées par l'OACI et l'EASA:

- Mesure de vent chaque 0.25 sec
- Moyenne sur 3 sec (pointes maximales)
- Moyenne sur 2 min (info pour phases d'atterrissage et décollage)
- Moyenne sur 10 min (info pour planning)

Metingen van wind @EBBR

Conform de voorschriften van de ICAO en EASA:

- Windmeting om de 0,25 seconde
- Gemiddelde over 3 seconden (maximale pieken)
- Gemiddelde over 2 minuten (informatie voor landings- en opstijgfases)
- Gemiddelde over 10 minuten (informatie voor de planning)



Visualisation des mesures des paramètres météorologiques

Visualisatie van de metingen van meteorologische parameters

EBBR Date: 150626 IssueTime: 0850UTC Time: 0906UTC

WIND	ddd	ff	MAX	MNM	VRB	BTN	AND
25L	300	06KT			280	350	
25R	280	05KT	10	03	250	310	
01	280	04KT			240	310	
07L	VRB	04KT					

RVR	TDZ	MID	END
25L			
25R			
01			

Vis 10KM **Weather**

Clouds SCT 2500FT BKN 3400FT

T	°C	DP	°C	RH	%	TB	°C	MET QFE	hPa	QNH	hPa
15		10		71				1012.2		1018.8	

SUPPLEMENTARY INFORMATION

REw'w'

Significant MET phenomena

Trend NOSIG

Text

skeyes EBBR METESENSOR ATC SCREEN

WIND	CROSS	MAX	TAIL	MAX
25L	4.4R	8.7R	3.7H	0.6T
25R	2.5R	4.5R	4.0H	2.2H
01	3.5L	7.5L	0.1H	2.7T
19	4.7R	9.2R	0.2T	2.0T
07R	1.8L	4.4L	3.0T	6.7T
07L	3.8L	5.6L	0.7T	4.4T

QFE

AD	Value
25L	1012.1
25R	1013.0
01	1014.8
19	1012.1
07R	1014.7
07L	1012.4
07L	1014.1

25L

ddd 310° ff 06kt
MNM 03kt MAX 10kt
VRB BTN 280° AND 350°

25R

ddd 270° ff 07kt
MNM 03kt MAX 10kt
VRB BTN 250° AND 310°

01

ddd 280° ff 05kt
MNM 03kt MAX 07kt
VRB BTN 240° AND 310°

07L

ddd VRB ff 02kt
MNM 00kt MAX 06kt
VRB BTN 120° AND 080°

15/06/26 09:06 UTC

Prévisions du vent

Voorspellingen van de wind

METEOROLOGICAL ADVICE FOR RUNWAY SELECTION

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
WIND DIRECTION (DEG)	200	210	210	210	200	200	190	190	190	190	190	190	200
WIND SPEED (KT)	9	10	10	9	9	9	10	11	12	13	13	14	14
GUSTS (KT)	16	17	17	16	16	16	16	17	18	20	21	22	22
WIND DIRECTION DEVIATION (DEG)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
WIND SPEED DEVIATION (KT)	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4
25 MAX TAIL	-10.3	-13.0	-13.0	-12.3	-10.3	-10.3	-8.0	-8.5	-9.0	-10.0	-10.5	-11.0	-14.1
07 MAX TAIL	10.3	13.0	13.0	12.3	10.3	10.3	8.0	8.5	9.0	10.0	10.5	11.0	14.1
01 MAX TAIL	15.8	16.0	16.0	15.0	15.8	15.8	16.0	17.0	18.0	20.0	21.0	22.0	21.7
19 (DEP ONLY) MAX TAIL	-15.8	-16.0	-16.0	-15.0	-15.8	-15.8	-16.0	-17.0	-18.0	-20.0	-21.0	-22.0	-21.7
19 (DEP & ARR) MAX TAIL	-15.8	-16.0	-16.0	-15.0	-15.8	-15.8	-16.0	-17.0	-18.0	-20.0	-21.0	-22.0	-21.7
25 MAX CROSS	12.3	10.9	10.9	10.3	12.3	12.3	13.9	14.7	15.6	17.3	18.2	19.1	16.9
07 MAX CROSS	12.3	10.9	10.9	10.3	12.3	12.3	13.9	14.7	15.6	17.3	18.2	19.1	16.9
01 MAX CROSS	2.8	5.8	5.8	5.5	2.8	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8
19 (DEP ONLY) MAX CROSS	2.8	5.8	5.8	5.5	2.8	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8
19 (DEP & ARR) MAX CROSS	2.8	5.8	5.8	5.5	2.8	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8
PROB VIS/CLD BELOW PRS (%)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PROB VIS/CLD BELOW LVP (%)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

WIND AT 1000FT

MET REMARK

210 15-20KT

LAST UPDATE AT : 2020/01/26 12:31:02

Briefings journaliers

3x par jour et ad-hoc “Meteo Meeting”:
(Planning pour les 8 à 12 prochaines heures)

👥 Participants:

- Inspecteur Brussels Airport
- Superviseur Tour
- Superviseur Met Office

🌤️ Briefing sur:

- Vent
- Visibilité / nuages
- Temps (brouillard / conditions hivernales)

Dagelijkse briefings

3x per dag en ad hoc “Meteo-overleg”:
(Planning voor de komende 8 tot 12 uur)

👥 Deelnemers:

- Inspecteur Brussels Airport
- Supervisor Tower
- Supervisor Met Office

🌤️ Briefing over:

- Wind
- Zichtbaarheid / bewolking
- Weersomstandigheden (mist / winterse omstandigheden)



Vent en altitude

✈️ Approche stabilisée:

- Vitesse
- Volets
- Puissance moteur

Le vent est généralement plus fort en altitude qu'au sol

📡 Surveillance du vent en altitude

- Données des avions (Mode-S)
- Mesures LIDAR

📊 Ces données sont déjà pris en compte dans la sélection des pistes

👮 Les pilotes reçoivent des informations sur le vent et le vent arrière pour soutenir une prise de décision sûre.

Wind op hoogte

✈️ Gestabiliseerde nadering:

- Snelheid
- Flaps
- Motorvermogen

De wind is op hoogte doorgaans sterker dan aan de grond

📡 Monitoring van de wind op hoogte

- Vliegtuiggegevens (Mode-S)
- LIDAR-metingen

📊 Deze gegevens worden al meegenomen bij de selectie van de banen

👮 Piloten ontvangen informatie over de wind en de rugwindcomponent om veilige beslissingen te ondersteunen.

www.batc.be



Banen in gebruik
Pistes en usage

Luchtverkeer
Trafic aérien

Meteo
Météo

Geluid
Bruit

Statistieken
Statistiques

Nieuws
Actualités

Werken
Travaux



Brussels Airport Traffic Control



Runway Performance Report 2025



 **Consultez le rapport complet**

 **Raadpleeg het volledige rapport**





Merci pour votre attention.

Avez-vous des questions ?

Dank u voor uw aandacht.

Heeft u nog vragen?