

Numérotation des pistes des aérodromes



**2018 - Travaux d'entretien sur la piste
07L-25R de l'aéroport de
Zaventem**

Comme c'est bizarre ! J'habite la commune de Zaventem depuis 1972, et depuis 1995 à un jet de pierres de la piste 01/19, anciennement la 02/20, c'est tout récemment que je me pose la question : pourquoi ces numéros et pas d'autres ?

Les trois pistes de cet aérodrome auraient pu être numérotées 1, 2 et 3 tout simplement, mais non, il a fallu qu'on leur attribue des numéros composés de deux nombres différents. Pourquoi ?

Après quelques recherches, je suis enfin tombé sur la réponse que je cherchais. Persuadé que peu de personnes connaissent la réponse, j'ai donc décidé de vous la faire partager.

Quel aéroport que ce soit dans le monde, leurs pistes sont numérotées d'un nombre compris entre 01 et 36.

Ces nombres déterminent, l'orientation d'une piste en dizaines de degrés, par rapport au nord magnétique on les appelle aussi « QFU ».

Une piste dont le QFU est 084° sera notée piste 08. Une piste dont le QFU est 085° sera notée piste 09.

Pourquoi 01 à 36 ? Prenons une boussole. Si l'on part du nord et que l'on fait le tour du cadran, en passant respectivement par l'est, le sud, l'ouest et retour au nord, on a accompli un tour de 360° . En toute logique, suivant son orientation, une piste située entre le nord et l'est sera numérotée entre 01 et 9 (90°), entre 10 et 18 (180°) si la piste est orientée entre l'est et le sud, entre 19 et 27 (270°) si la piste est orientée entre le sud et l'ouest et entre 28 et 36 (360°) si la piste est orientée entre l'ouest et le nord. Ce qui signifie que le pilote qui, par exemple, atterrira sur la piste 19, atterrira dans l'axe de 190° dans une zone orientée sud/ouest.

Voici donc un point d'éclairci. Seulement voilà, je vous ai parlé, au début de ce texte, de la piste 01/19, de l'aéroport de Zaventem, anciennement piste 02/20. D'où la question, pourquoi les deux nombres, 01 et 19 sont-ils reliés ?

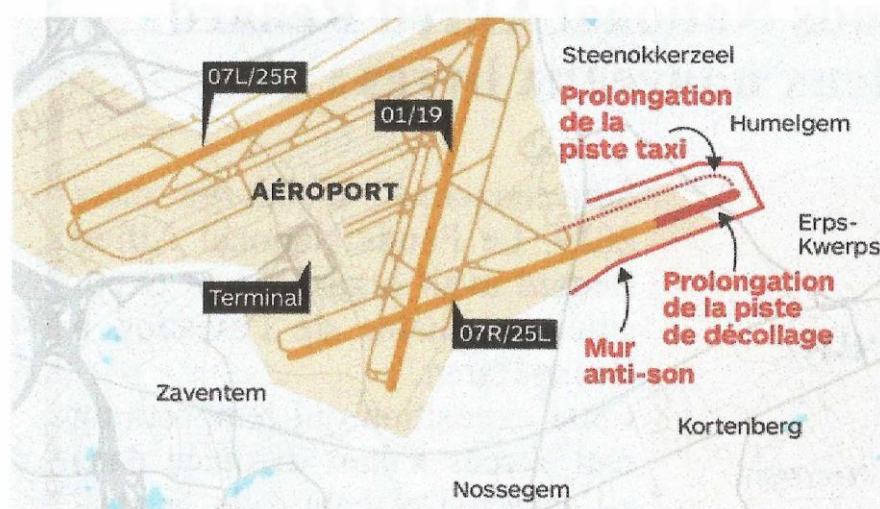
Les pistes peuvent être utilisées dans les deux directions. Comme leurs orientations s'opposent toujours de 18 (180°), elles portent deux numéros indiquant les deux directions. C'est pourquoi la piste 01 s'appelle aussi piste 19 dans la direction opposée. Idem pour la piste 07/25.

D'accord me direz-vous ! Mais alors pourquoi, lorsque l'on regarde la carte des pistes de l'aéroport de Zaventem, trouve-t-on deux pistes avec les mêmes numéros alors qu'elles sont situées à des endroits différents ? C'est le cas des pistes 07/25 dont les numéros sont suivis des lettres « L 'Left' et R 'Right' ».

Pourquoi ces lettres ? Si on regarde le plan représentant les pistes, on constate que les deux pistes en question, bien qu'éloignées l'une de l'autre, sont quasi parallèles, donc, dans les mêmes directions. Cela revient à dire que lorsque le pilote approchera de l'aéroport, il verra les deux pistes. L'une à gauche (L), l'autre à droite (R).

Cette ajoute de lettres permet au pilote de savoir laquelle des deux pistes lui sera désignée par la tour de contrôle.

Dernière question : pourquoi l'ancienne piste 02/20 de Zaventem a-t-elle été rebaptisée piste 01/19 ?



Plan reprenant les trois pistes de l'aéroport de Zaventem

La position du nord magnétique n'étant pas stable, le Numéro de piste peut changer au fil du temps, si bien, qu'au fil des ans, l'orientation de la piste aura varié.

C'est ce qui s'est passé avec la piste 02/20 devenue 01/19 la nuit du 18 au 19 septembre 2013, orientée à 014° vers le Nord et 194° vers le Sud.

Ces réorientations ne se pratiquent que très rarement dans tous les aéroports. Les deux autres pistes de Zaventem, qui dans les années 70', portaient les numéros 08L/26R et 08R/26L ont été rebaptisées 07L/25R et 07R/25L.

Allez, un petit plus pour terminer :

Savez-vous la différence entre un aéroport et un aérodrome ?

L'aéroport désigne l'ensemble des services et les installations destinés aux lignes aériennes de transport.

L'aérodrome désigne uniquement les terrains destinés au décollage, l'atterrissage et la maintenance des avions.

Alain Delannai

2020 - Le Fonds National Alfred Renard édite deux nouveaux livres :

Alain Delannai

Evere-Haren

*Panorama historique de l'aérodrome d'Evere-Haren
et des avions Renard*

*Historisch overzicht van Evere-Haren luchthaven
en Renard vliegtuigen*



*Ce livre bilingue, français/
néerlandais, riche de plus de 200
photos, compte 168 pages au
format A4.*

*Les documents sont regroupés
selon des critères d'affinités, mais
ne suivent pas nécessairement une
chronologie rigoureuse.*

*Prix: 20 € + frais de port
15 € + frais de port pour les
membres du FNAR*

Souvenez-vous, c'était en mars 2019. Le Fonds National Alfred Renard avait organisé une exposition au thème de l'aviation à Evere-Haren.

Cette exposition qui remporta un réel succès s'était déroulée dans « l'espace Delahaut » de la maison communale d'Evere.

En la parcourant vous trouviez des textes et de nombreuses photos expliquant les débuts de l'aviation à Evere-Haren, des événements qui s'y sont déroulés et des liens avec les avions Renard. Un large éventail d'objets complétait les panneaux didactiques.

Compte tenu de l'intérêt suscité par ces témoignages, il a été décidé de rassembler les textes et les photos en un catalogue publié dans un livre, qui fut donc édité en juin 2020 par le « Fonds National Alfred Renard », dans la collection « Mémoire de l'aviation Belge ».

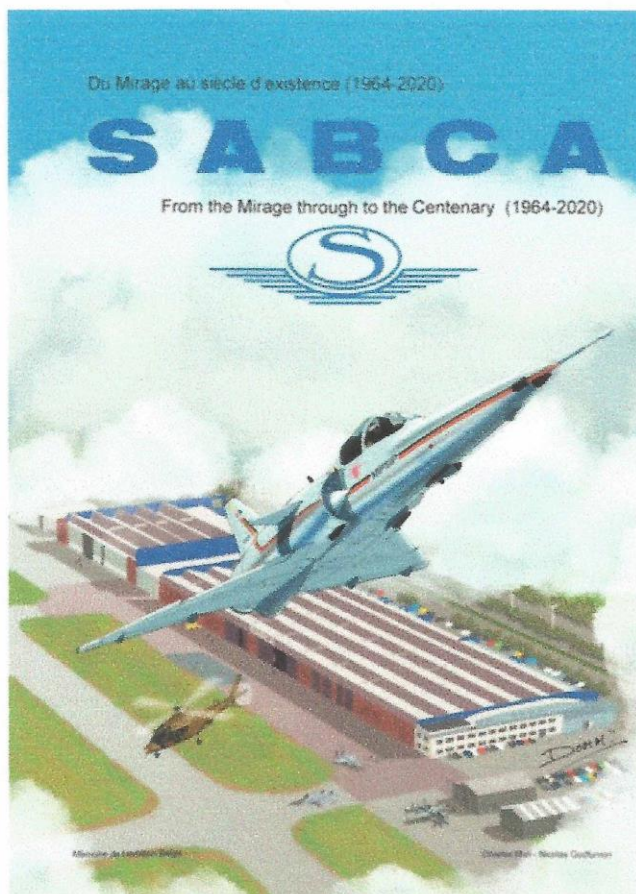
Contacts:

Didier Champion:
campion@cfigroup.be

Alain Delannai:
alain.delannai@telenet.be

SABCA Du Mirage au siècle d'existence (1964 - 2020)

par Charles Mali & Nicolas Godfurnon



D/2020/8582/1

208 pages, 21 x 30 cm,
couverture souple.

Cet ouvrage bilingue français/anglais, illustré par 439 photos, schémas et documents, pour la plupart inédits a été tiré à 850 exemplaires, qui constituent l'édition originale.

Cet ouvrage est le second tome narrant l'histoire de la SABCA qui deviendra jeune centenaire le 16 décembre 2020. Il couvre la période de 1964 à son siècle d'existence en passant en revue les programmes de production civile (Fokker, VFW, Airbus), militaire F16, A400M et espace (Europa, Ariane 4,5, 6 et Vega) de Bruxelles, les fabrications en matériaux composites à Lummen, les montages à Casablanca ainsi que les programmes d'assemblage, de modification et de modernisation des Mirage 5, F-16, Alpha Jet, Alouette II, A109, Mirage F1 Northrop F5 et autres A-10, à Charleroi.

Le premier tome traite de la genèse de la société jusqu'à la fin de la production du F-104G en 1963.

Édité par le Fonds National Alfred Renard dans la collection « Mémoire de l'aviation Belge ».

Prix :

30 € + frais de port

25€ pour le personnel SABCA

23€ pour les membres du FNAR

Contact:

Charles Mali

Charlesmali.mali5@gmail.com