

# UBCNA-News numéro 14 – Décembre 2002

*Jacques VANDENHAUTE, Président, et le Conseil d'Administration de l'Union Belge Contre les Nuisances des Avions vous souhaitent de tout cœur de très joyeuses fêtes de fin d'année ainsi qu'une excellente année 2003.*

**Editorial de Jacques VANDENHAUTE, Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre  
et Président de l'U.B.C.N.A.**

## **Les avions ne sont pas un conflit communautaire**

Dans les derniers discours ou autres déclarations d'intention, resurgissent tout à coup des déclarations de guerres communautaires sur le statut de l'aéroport, sur le choix des corridors aériens ou sur le développement des aéroports régionaux au détriment de celui de Bruxelles-National.

Pour certains, l'aéroport de Bruxelles n'aurait plus de National que son nom ; et ces mêmes détracteurs de l'identité nationale se déclarent prêts à ce que la Flandre accepte toutes les nuisances liées aux survols d'avions à condition que l'aéroport devienne totalement géré par la Flandre en se dénommant Zaventem.

D'autres, encore plus farfelus, aveuglés par leur nationalisme exacerbé, prétendent même que la décision courageuse de concentrer les vols de nuit au-dessus de la zone d'isolation, fruit d'un accord entre le Gouvernement Fédéral, et les gouvernements régionaux de Flandre et de Bruxelles, est uniquement motivée par la volonté de la Ministre nationale des Transports de ne plus survoler Schaerbeek, son terroir électoral. C'est vraiment du n'importe quoi.

Les avions ne sont pas un conflit communautaire, ils ne s'expriment en aucune langue mais survolent clairement les 3 régions de notre pays en perturbant de la même façon le sommeil de millions de riverains, dans quelque région que l'on se trouve.

L'UBCNA a toujours défendu le non-survol du territoire de la région de Bruxelles-Capitale non pour des raisons de bruit, mais avant tout pour des problèmes de sécurité aérienne dans une logique de bon sens implacable.

La seule solution aux nuisances des avions se trouve dans la prise de mesures efficaces et cohérentes à la source du problème : des actions sur les avions eux-mêmes, des restrictions sur les types d'appareils utilisés, des restrictions de mouvement aux plages horaires litigieuses du matin ou de soirée ; en agissant pour éliminer tous les vieux avions, polluants, bruyants et même parfois dangereux.

La question de la nuit ne peut être réglée qu'au niveau européen, par une interdiction générale des vols de nuit sur tout le territoire européen. Cette seule garantie d'une mesure commune à l'échelon européen évite le déplacement du problème d'une ville à une autre. Ne tombons pas dans l'illusion savamment répandue par les compagnies de fret-express qui prétendent devoir opérer la nuit, et qui se défendent d'employer beaucoup de main d'œuvre.

Non, les vols de nuit ne sont PAS une nécessité économique ; c'est une simple justification commerciale d'entreprises de messagerie qui pour des raisons de concurrence commerciale

veulent voler la nuit pour pouvoir enlever les colis le plus tard possible et les remettre à destination le plus tôt possible, tout en bénéficiant de taxes aéroportuaires les plus basses du moment. Bruxelles n'a strictement rien à gagner de l'implantation de centres de messagerie-express ; les millions de riverains perturbés sont là pour le prouver.

**Jacques VANDENHAUTE**  
**Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre**  
**Président-Fondateur de l'UBCNA**

## **Courriers de l'UBCNA**

L'UBCNA n'a pas l'habitude d'alerter la presse ou la population à chaque occasion comme d'autres associations le font. Nous agissons par l'envoi de courriers très complets aux dirigeants des gouvernements afin d'attirer leur attention sur l'un ou l'autre problème. Nous vous reproduisons ci-après le contenu intégral des derniers courriers adressés au nom de l'UBCNA par son Président, le Bourgmestre de Woluwe Saint-Pierre, Jacques VANDENHAUTE

### → **Revendications de l'UBCNA transmises à l'expert-indépendant chargé d'étudier une adaptation des procédures aériennes de jour- Lettre à la Ministre Durant, à Belgocontrol, au Ministre Gosuin et au Service de Médiation de l'Aéroport**

L'I.B.G.E. nous a demandé en juin 2002 de résumer sur un seul document l'essentiel de nos revendications en matière d'adaptation des procédures aériennes la journée autour de l'aéroport de Bruxelles-National, et nous avons appris par l'occasion qu'un expert-indépendant serait sous peu chargé d'étudier une adaptation des procédures aériennes de jour.

Nous pensons qu'il est également opportun que nous vous fassions part de notre point de vue de façon plus détaillée afin que vous puissiez, personnellement, transmettre notre position à l'expert-indépendant que vous rencontrez dans le cadre de vos réunions de travail.

Voici les points que l'UBCNA souhaite voir traités et examinés par votre expert :

- SID CIV 6 Charlie, cette route a tendance à recouper le nord de la région de Bruxelles-Capitale, en survolant Jette et Berchem Sainte-Agathe. Il faut la maintenir au-dessus du ring autour de Bruxelles sans survol des quartiers à forte densité de population et donc mieux préciser la radiale d'interception vers Chièvres
- SID SPI 2 A, ETENO 1 M, LNO 3 G et BULTO 2 C :
  - il faut ramener l'altitude à partir de la quelle les avions virent vers la gauche de 2.000 à 1.700 pieds en raison de l'énorme dispersion des survols provoquée par cette modification. Plusieurs solutions peuvent être envisagées :
    - La définition d'un point de référence à partir duquel les avions peuvent virer après avoir atteint une certaine altitude
    - La concentration de tous les atterrissages d'avions gros porteurs exclusivement sur la 25 right afin de permettre un virage de go around sur la 25 left à 700 pieds
    - La définition d'une nouvelle procédure de go around pour interception manquée de la 25 left avec virage vers la gauche à 700 pieds et maintien de la séparation de 1.000 pieds entre les atterrissages manqués et les décollages 25 right

- Il faudrait éliminer de ces routes les avions gros porteurs à trois réacteurs ( DC 10 et MD-11, Tristar ) supérieurs à 150 MTOW ainsi que les avions recertifiés ( Boeing 727 Hushkitted ) qui parviennent difficilement en fonction de leur charge à atteindre l'altitude de 2.000 pieds et qui virent alors très large au-dessus de tout Bruxelles
- On peut envisager la réactivation de décollages vers SPI et HUL par le nord, via les routes ONT qui desservait jadis Bruno et Kleine-Brogel
- SID SPI 1 B, LNO 1 P, ETENO 1 N et BULTO 1 D :
  - Est-il encore nécessaire et utile d'imposer aux gros porteurs de monter jusqu'à 4.000 pieds afin qu'ils survolent la base de Beauvechain à au moins 6.000 pieds alors que cette contrainte militaire a été supprimée depuis longtemps, et que cette base a reçu entre-temps une nouvelle affectation d'écolage de jour et uniquement en semaine ?
  - Une déviation de ces avions de la « traversée de Bruxelles » qu'ils prennent en ligne droite depuis la piste 25 right devrait être envisagée afin de ne plus du tout survoler le territoire de la région de Bruxelles-Capitale avant le virage à l'altitude de 4.000 pieds
  - Les avions gros porteurs, à 4 moteurs, des types DC 8, Boeing 707, Boeing 747 devraient utiliser durant la journée une nouvelle procédure de contournement de Bruxelles par le nord. Ceci ne concerne que +/- 5 décollages par jour
  - La même procédure pourrait être utilisée le dimanche après-midi par les avions des compagnies de fret-express ainsi que durant la semaine par les +/- 10 avions gros porteurs à 3 réacteurs qui sont sur la route avec virage à gauche à 2.000 pieds
- De façon générale pour tous les décollages de jour, l'introduction d'un système de quota de bruit par mouvement ( quota count de jour ) identique en application au principe en vigueur la nuit depuis juillet 2001 pourrait être étudiée ; afin de limiter l'utilisation, dans un premier temps pendant les périodes sensibles du matin et du soir ( 6 à 8 heures et 21 à 23 heures ) des avions anciens ou gros porteurs ayant un quota count très élevé ( ex : Boeing 747-200 ayant un QC de 80 ou DC 8-60 hushkitted avec un QC de 60 )
- Utilisation de la piste d'atterrissage 02 :
  - les critères de vent devraient être mieux définis, car on constate de plus en plus que cette piste est mise maintenant en service par vent d'est, et plus uniquement par vent de nord. L'utilisation de cette piste doit rester uniquement dans des circonstances climatiques et atmosphériques exceptionnelles
  - les interceptions de l'axe de la piste 02 par les avions devraient se faire en alignement rectiligne depuis KERKY et la balise NIVOR et plus n'importe où au-dessus d'Hoeilaart et Auderghem, ni depuis le centre de Bruxelles

→ **Altitude à atteindre avant virage des avions au-dessus de Bruxelles – Lettre à la Ministre Durant, au Ministre Gosuin, à Belgocontrol et au Service de Médiation de l'Aéroport**

Depuis le 19 avril 2001, l'altitude à partir de laquelle les avions décollant depuis l'Aéroport de Bruxelles-National peuvent virer vers la gauche au-dessus de Bruxelles a été portée, pour des raisons de sécurité, de 1700 à 2000 pieds.

Nous souhaitons que vous examiniez notre point de vue sur cette modification malencontreuse qui a eu pour répercussion de « pousser » plus loin les avions au-dessus de Bruxelles et de prolonger ainsi le survol du territoire de la Capitale :

- SID SPI 2 A, ETENO 1 M, LNO 3 G et BULTO 2 C :
  - il faut ramener l'altitude à partir de la quelle les avions virent vers la gauche de 2.000 à 1.700 pieds en raison de l'énorme dispersion des survols provoquée par

cette modification. En effet, la séparation latérale entre la piste 25 droite et la piste 25 gauche est telle qu'après avoir viré à +/- 1700 pieds, un avion ne recoupe l'axe du couloir de la 25 gauche qu'à 2.000 pieds.

- Plusieurs solutions peuvent être envisagées :
  - La définition d'un point de référence à partir duquel les avions peuvent virer après avoir atteint une certaine altitude
  - La concentration de tous les atterrissages d'avions gros porteurs exclusivement sur la 25 right afin de permettre un virage de go around sur la 25 left à 700 pieds
  - La définition d'une nouvelle procédure de go around pour interception manquée de la 25 left avec virage vers la gauche à 700 pieds et maintien de la séparation de 1.000 pieds entre les atterrissages manqués et les décollages 25 right

→ **Utilisation abusive et scandaleuse de la piste d'atterrissage 02 ainsi que de la procédure de décollage au-dessus de tout le territoire de la région de Bruxelles-Capitale - Lettre à la Ministre Durant**

Je souhaite attirer votre bienveillante attention sur la très nette augmentation du nombre d'avions qui survolent, depuis quelques mois, le territoire de la région de Bruxelles-Capitale et dois vous faire part de l'indignation et de l'exaspération de toute la population suite à ces survols intempestifs.

La piste d'atterrissage 02 est, d'abord, considérablement plus utilisée que les années précédentes, et c'est un véritable scandale. Les données fournies au Forum donnaient 5.517 atterrissages sur la 02 en 2000, 10.441 en 2001. Pour les 9 premiers mois de 2002, on en est déjà à 8.484 sans compter que cette piste vient d'être utilisée constamment les 6, 8, 9, 10 et 11 octobre 2002. On va vraisemblablement battre tous les records d'utilisation de la 02, sans fermeture des autres pistes pour travaux, durant cette année 2002.

L'utilisation de la 02 durant toute la nuit ne se produisait que très rarement jadis. Nous venons d'en subir l'inférieur balais des vols de vieux coucous durant les nuits du 23 au 24 septembre 2002 ainsi que du 10 au 11 octobre 2002 sans aucune interruption.

Mais ce qui, selon moi, est beaucoup plus incompréhensible, ce sont les conditions d'utilisation de cette fameuse piste 02. Avant, on ne l'utilisait que par vent de nord, et aujourd'hui on constate qu'on l'utilise surtout par vent d'est. La première semaine d'octobre, le vent était orienté à 080° avec une intensité de 6 à 8 nœuds et on a utilisé la 02. Mais le lundi 14 octobre, on avait un vent totalement orienté du sud, 210° avec une intensité de 16 nœuds, et on a continué à utiliser les 25 au lieu de mettre la 20 en service pour les atterrissages, comprenez qui pourra.

Je connais bien le contenu des A.I.P qui indiquent que lorsque les composantes de vent excèdent les valeurs de 15 et 8 nœuds, une piste mieux orientée dans le vent sera utilisée. Mais je ne peux imaginer que l'on reste figé, en 2002, dans des principes d'utilisation des pistes datant de 1958.

Je ne comprends toujours pas pourquoi l'on n'utilise pas la piste 07 gauche en atterrissage courbe comme cela se pratique dans d'autres aéroports internationaux d'autant que cette piste survole à l'atterrissage le couloir aérien que vous allez isoler, et que d'autre part cette piste est idéalement orientée à 070° soit vers l'est.

Je voudrais, ensuite, revenir sur l'augmentation très nette des nuisances sonores provoquées par des survols d'avions de tous côtés au-dessus du territoire de la région de Bruxelles-Capitale.

Où que l'on soit, on voit maintenant partout et tout le temps des avions. Des communes comme Auderghem, Etterbeek, Forest, Saint-Gilles, Saint-Josse, Uccle et Watermael-Boistfort qui étaient épargnées par les survols d'avions, ont bien du découvrir, sans aucune consultation ni avertissement, les tristes réalités des survols d'avions.

Et alors ici intervient la chose la plus extraordinaire jamais vue précédemment : ces avions bruyants, polluants et très perturbateurs décollent systématiquement soit très tôt le matin, tout juste après 06 heures, soit très tard le matin, tout juste avant 23 heures. Tout Bruxelles est réveillé par ces survols, qui sont totalement inacceptables.

La situation à Bruxelles s'est fortement aggravée malgré les faillites de compagnies aériennes belges, malgré l'interdiction des avions chapitre 2, malgré le renouvellement de la flotte des compagnies établies à Bruxelles, malgré le Forum de Concertation, malgré les nouvelles procédures de nuit et malgré toute votre bonne volonté si souvent exprimée.

Madame la Ministre, comme on dit à Bruxelles : il faut faire quelque chose ! Cette situation n'est plus ni tenable ni vivable. Des solutions radicales doivent être appliquées pour conforter le droit inaliénable au repos et à la tranquillité dont les millions de bruxellois doivent pouvoir profiter.

### → **Pérennité d' un Arrêté royal du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du Royaume – Lettre à la Ministre Durant**

Je souhaite attirer votre bienveillante attention sur l'existence même des 2 Arrêtés royaux du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du Royaume.

Ces deux Arrêtés royaux portent exactement la même date et sont parus tous deux au Moniteur belge du 20 avril 1958.

Le premier, le plus connu, fut publié à la page 2947, et porte sur l'interdiction de survol d'une circonférence de 5 kilomètres de rayon centrée sur le parc de Bruxelles.

Le deuxième, beaucoup moins connu, fut publié à la page 2948, et a été pris en considérant la nécessité d'assurer la sécurité dans la zone comprenant l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles 1958 et ses abords. Il porte sur l'interdiction de survol du site de l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles 1958.

Si le premier Arrêté, paru en page 2947, ne donne lieu à aucun commentaire ; le deuxième me fait poser de nombreuses questions.

Je ne trouve aucune trace de son annulation, de sa radiation ou de son abrogation depuis sa publication le 20 avril 1958.

Je m'interroge donc sur les raisons pour lesquelles le survol du plateau du Heysel serait toujours interdit depuis 1958, alors que l'Exposition Internationale et Universelle a fermé ses portes, à cet endroit, depuis bientôt 44 années ?

## **Autour de l'Aéroport**

### → **Forum de Concertation**

Malgré la bonne volonté de la plupart des membres du Forum dont son dynamique Président, notre ami de Tervueren, Dolf Cauwelier, il faut bien constater que ce Forum ne sert pas encore à grand chose. Des querelles de procédure visant à écarter les représentants bruxellois, une grande

messe de l'information, si on en reçoit ! !. Dans des locaux inadaptés, sans traduction simultanée, sans micros, avec des intervenants qui sont juges et parties comme le suppléant du Gouverneur du Brabant Flamand, un certain Lavaine, qui est également Administrateur SP.A à Belgocontrol. Il vient au Forum pour défendre son fromage... et certainement pas pour diminuer les nuisances des avions.

### → **Zaventem-National**

Le Gouverneur du Brabant Flamand, le très SP.A, Lodewijck De Witte n'est pas du tout content. Il ne maîtrise plus du tout le nouveau Forum, et a perdu tout pouvoir de décision dans ce dernier. Il faut dire qu'il présidait aux destinées de l'ancien forum environnemental de l'aéroport, sans consultation des bruxellois, ainsi que d'un machin électoral dénommé « communauté aéroportuaire » où il défendait le rôle économique vital à la Flandre et à sa chère Province de l'aéroport.

Mais là où il a fait fort, c'est lors de la toute première réunion du Forum. Il a eu le culot d'attaquer la Ministre des Communications, Madame Durant, et de contester l'accord entre l'Etat et les Régions par lequel le nouveau Forum a vu le jour.

Nous qui pensions, comme la Constitution et les lois le précisent, qu'un Gouverneur était en fait un Commissaire du Gouvernement près des provinces, chargé de faire appliquer les lois et les décisions. Nous devons visiblement nous tromper, car De Witte ne l'entend pas de cette façon. Un bon rappel à l'ordre de la part du Ministre de l'Intérieur serait nécessaire pour lui signifier qu'il n'a pas à contester les décisions du Conseil des Ministres : il est uniquement là pour les faire appliquer et de plus en se taisant !

### → **On en a marre de la piste 02**

A chaque utilisation prolongée de la 02, le téléphone de l'UBCNA chauffe à juste titre. Durant le mois d'octobre 2002, on nous a même gratifiés d'utilisation intensive de la 02 pendant la nuit. Comme l'UBCNA l'a écrit à la Ministre des Communications, la 02 est une piste dérangeante, bruyante, peu sécurisante et dangereuse. Il serait grand temps de revoir les conditions d'utilisation de cette piste, ainsi que les composantes de vent préalables à sa mise en service ; lesquels n'ont toujours pas été modifiés depuis ... 50 ans.

### → **Simulation d'accident aérien**

En catimini, sans observateurs neutres d'associations de riverains, BIAC a procédé à un exercice de simulation d'accident aérien à l'aéroport Fédéral. Puisque la coordination des secours est une compétence du Gouverneur du Brabant flamand ( encore lui ! ), il semblait logique que l'information ne circule pas. L'UBCNA rejoint entièrement l'avis scientifique et incontestable des pompiers de Bruxelles qui précisent que l'on ne pourra jamais faire face à un accident aérien autour de Bruxelles.

### → **Le matin pas la nuit**

De nombreux bruxellois, qui n'ont plus aucun vols de nuit depuis le 31 octobre 2002, se plaignent maintenant à juste titre d'avions bruyants dès 06 heures et juste avant 23 heures. C'est la journée, leur est-il répondu. BIAC fait de la provocation en envoyant des vieux coucous, véritables poubelles sonores, tout droit au-dessus de toute la région de Bruxelles-Capitale dès 06 heures du matin ou juste avant 23 heures. Et dire que ces avions étaient avant à Ostende...

### → **Suppression du Tour du Brabant**

La procédure de moindre bruit « Tour du Brabant » a été supprimée définitivement le 31 octobre

2002 et remplacée par une autre route de montée. Cette nouvelle route est obligatoire pour tous les décollages de la piste 25 droite, lesquels doivent survoler la région « Noord-Rand » -Machelen-Haren-Vilvoorde-Grimbergen et Meise vers Affligem.

Cette route a été planifiée par un expert indépendant venant des Pays-Bas, et sa mise en service a reçu l'aval du Conseil des Ministres mais aussi de la concertation ministérielle entre la région flamande et la région bruxelloise. Il est donc faux de dire que c'est Durant qui a dévié seule les avions. Bruxelles a toujours été épargnée par les vols de nuit depuis 1987, sauf de 23 à 01 heure locale, période où certains vols survolaient le Pentagone.

La diminution des nuisances sonores de nuit aux environs de cette nouvelle route de nuit ne se répercutera, malheureusement, pas avant le retrait définitif des Boeing 727 « hushkittés » exploités à Bruxelles-National par DHL.

### → **Chabert avait fait fort**

On vient de modifier les routes de nuit en deux phases pour l'exploitation nocturne de l'aéroport de Bruxelles-National. Un véritable exploit qui se compare plus à un parcours du combattant qu'à une démarche scientifique.

Pourtant le travail accompli par ce Gouvernement, et son expert indépendant, depuis plus de deux ans est considérable et scientifiquement inattaquable. Mais une fois que la meilleure solution, la concentration des vols de nuit, avait été retenue ; on a du négocier à la belge, trouver des accords, et se réunir sans cesse pour déterminer les modalités de mise en application des nouvelles procédures.

Un bref retour historique en arrière s'impose. Jos Chabert, l'actuel Ministre bruxellois, avait fait fort en 1974 quand, alors qu'il était Ministre National des Communications, il avait tout seul décidé, sans consultation ni accord du Conseil des Ministres, de dévier tous les vols du week-end de sa commune de Meise vers Bruxelles.

Une petite lettre à la Régie des Voies Aériennes, et le tour était joué.

L'histoire aéronautique retiendra que cette farce de la « Route Chabert » a toutefois duré de 1974 à 1991, jusqu'à ce que courageusement la Ministre Durant mette cette hérésie sur la table du Conseil des Ministres et fasse cesser cette provocation « NIMBY » de l'époque.

Rappelons également, qu'Eric Kirsch, alors grand patron CVP de la Régie des Voies Aériennes, défendait tout aussi courageusement la pérennité de la route « Chabert » en prétendant que Bruxelles était vidée de ses navetteurs durant le week-end, et que de ce fait la déviation des avions au-dessus de Bruxelles tous les samedis et tous les dimanches ne dérangeait vraiment personne.

Quel changement de mentalité depuis, et quelle différence de style. Durant a de la classe, elle prend au moins des décisions en concertation avec l'ensemble des Gouvernements, dans les règles de l'art. Chapeau Madame Durant.

### → **Fin de l'utilisation de la piste 20**

Comme l'UBCNA le réclamait depuis longtemps, l'utilisation systématique de nuit de la piste 20, la diagonale orientée vers Sterrebeek, Wezembeek-Oppeem, Tervueren et Overijse, cessera définitivement à partir du 26 décembre 2002. Cette piste était la plus courte, et présentant une pente sévère elle était dangereuse. Il s'agit de la seule piste qui aboutit à des quartiers densément peuplés à son extrémité. La 20 c'est en fait la piste 02 dans l'autre sens. Par cette décision courageuse de la concertation ministérielle, 15.000 riverains de la région flamande passeront des nuits plus agréables. De ce fait, tout le trafic de nuit sera concentré uniquement sur la piste 25 droite au-dessus de la zone d'isolation ( sauf cas de fermeture de pistes ou de conditions météo défavorables ). Le partage du trafic de nuit entre les pistes 20 et 25 R était encore un ancien héritage de la défunte Régie des Voies Aériennes et de son ancien patron Kirsch qui s'était permis d'interpréter de cette façon le jugement de la Cour d'Appel de janvier 1997, qui selon lui prônait une répartition des nuisances.

## → Fonds d'isolation

Les riverains directs de l'aéroport, ceux situés sous le nouveau couloir aérien de nuit, se trouvent dans la nouvelle zone d'isolation. Pour certains d'entre eux, les travaux d'isolation de leur maison seront entièrement financés par BIAC. Dommage simplement qu'aucune information ne soit disponible sur cette question, alors que le Premier Ministre en personne avait promis une brochure pour le 30 septembre 2002. On est toujours dans le brouillard total, une habitude chez BIAC.

## → A la casse les Hushkits

Enfin, ces fameux avions recertifiés, ces fameux « hushkits », prétendument silencieux, vivent leurs tout derniers mois. On est certain qu'ils seront interdits de vol durant la nuit pour le 30 juin 2003 ; mais il semblerait que sous la pression de la Ministre des Communications, Madame Durant, DHL ait été contraint de prévoir un timing plus rigoureux. On parle de la fin des Hushkits pour Pâques 2003, un beau cadeau des cloches ...

## → Site Internet

L'UBCNA dispose, enfin, de son propre site internet. Consultez-le régulièrement, posez vos questions, cherchez l'information qui vous concerne, téléchargez nos publications.

<http://ubcna.....>

<b>RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS</b>	
Membre sympathisant	10 euros (minimum)
Membre adhérent	20 euros (minimum)
Membre d'honneur	50 euros (minimum)
A verser sur le compte de l'UBCNA : <b>310-00776112-04</b> Secrétariat de l'UBCNA : Tel : 02/773.05.35 – Fax : 02/770.94.19	

**Les actions, travaux, publications et autres missions de défense des riverains des aéroports de Belgique entrepris par l'UBCNA ne pourraient être ce qu'ils sont depuis plus de dix années sans le soutien et l'appui financier de ses membres.**

**Que ce soient les communes ou les riverains victimes des nuisances d'avions, votre aide financière est indispensable pour assurer les missions de l'UBCNA.**

**D'avance, nous vous remercions très sincèrement.**