



Circulaire N° 2007-2

Objet: Critères d'obtention d'une autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome pour hélicoptères.

Référence: Règlement grand-ducal du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne.

1) Base Légale

L'article 6 du règlement grand-ducal du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne dispose que : « *Sauf autorisation du Ministère des Transports ou, sauf en cas de force majeure, aucun pilote commandant de bord n'atterrit ou ne décolle en dehors d'un aérodrome* ».

2) Définitions

L'Annexe 14 volume 2 (Aérodromes - Hélistations) de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (OACI) du 7 décembre 1944 fixe les définitions suivantes :

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Hélistation : Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Hélistation en surface : Hélistation située sur le sol ou sur l'eau (hélistation).

Hélistation en terrasse : Hélistation située sur une construction érigée à terre.

Les termes "hélistation" et "héliport" sont équivalents et interchangeables.

Le terme aérodrome constitue un terme générique qui désigne tant un aéroport qu'une hélistation.

3) Principe

Tout atterrissage ou décollage d'un aéronef doit obligatoirement se faire sur un aérodrome agréé.

L'article 5 du règlement grand-ducal du 13 mars 1993 dispose que : « *Nul ne peut exploiter un aérodrome sans une autorisation préalable à délivrer par le Ministre des Transports* ».

Les conditions techniques à respecter dans le cadre d'une autorisation d'exploitation d'une hélistation sont définies par les standards établis par l'annexe 14, volume 2 (Aérodromes - Hélistations) de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (OACI) du 7 décembre 1944.

4) Autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome

L'article 6 du règlement grand-ducal du 13 mars 1993 confère au ministre des Transports la possibilité de déroger à la règle de base et d'autoriser des atterrissages et des décollages hors aérodrome.

L'atterrissage et le décollage hors aérodrome constituent des manœuvres exceptionnelles en matière de circulation aérienne. La dérogation conférée dépasse le cadre du standard international fixé par l'OACI. Elle revient à cautionner une opération aéronautique à un niveau d'exposition au risque plus élevé donc à un standard de sécurité inférieur à celui normalement requis.

Le fait d'évincer des règles de sécurité et d'exposer, tant les utilisateurs que les tiers, à un risque plus élevé ne peut se justifier que si l'activité en soit sert un intérêt général et si une dérogation au droit commun s'avère être inévitable.

Une telle dérogation peut se justifier par exemple dans le cadre d'activités de recherche et de sauvetage de personnes en détresse ou encore dans des situations dans lesquelles l'utilisation d'un aérodrome régulier poserait un danger

supplémentaire. Tel est notamment le cas pour un travail aérien qui comporte un vol de montage où la disponibilité d'un site d'atterrissage proche du lieu de montage évite de devoir faire des allers-retours autrement plus hasardeux.

5) Critères d'autorisation

Toute autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome équivaut à une exemption aux règles de l'air.

Sont explicitement considérés comme non éligibles, les cas de figure suivants :

- le transport aérien commercial (c.f. annexe du règlement grand-ducal du 23 février 2001 concernant les conditions techniques d'exploitation des hélicoptères en transport aérien public, JAR-OPS 3.220) ;
- les atterrissages et décollages effectués dans des zones à forte densité de population (« congested/hostile environment » c.f. annexe du règlement grand-ducal du 23 février 2001 concernant les conditions techniques d'exploitation des hélicoptères en transport aérien public, JAR-OPS 3.480(a) (4) & 3.480(a)(12) (i) (D)) avec des hélicoptères non conformes à la classe de performance 1 ;
- toute activité à caractère répétitif susceptible de causer des nuisances excessives ou toute activité entreprise à des fins de convenance purement personnelle.

Une exemption ne sera délivrée qu'à un exploitant d'hélicoptère et ne pourra être envisagée que dans les cas suivants :

- dans le cadre d'une mission de recherche et de sauvetage ainsi que des entraînements y relatifs ;
- dans le cadre d'une activité de travail aérien comportant des vols de montage ou d'hélingage de charges externes.

Toute demande ayant comme cadre une activité autre que celles explicitement reprises ci-dessus, pourra faire l'objet d'une dérogation spéciale sous réserve de la justification de l'utilité publique et du caractère unique et limité de la manœuvre.

6) Conditions

L'opérateur titulaire d'une autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome sera toujours obligé de respecter les conditions ci-après relatives à la sécurité des opérations :

1. L'atterrissage et le décollage se feront dans un seul et unique endroit spécifié dans la demande initiale et sous réserve de l'accord écrit du propriétaire du terrain et du bourgmestre de la commune où le terrain est situé ;
2. L'aire d'atterrissage et de décollage devra être dégagée de tout objet. Le pilote commandant de bord de l'aéronef devra s'assurer que les caractéristiques techniques de l'aire de décollage et d'atterrissage (notamment la nature et la pente du sol) sont en conformité avec les prescriptions et limitations du manuel de vol de l'appareil et le cas échéant des procédures opérationnelles de l'opérateur établies à cet effet.
3. Le sol de l'aire d'atterrissage et de décollage doit être ferme, capable de supporter la masse de l'hélicoptère, non poussiéreux et non combustible.
4. Nonobstant les prescriptions et limitations du manuel de vol de l'appareil plus strictes, l'aire d'atterrissage et de décollage mesurera au moins 3 fois la plus grande de la longueur ou de la largeur hors tout de l'hélicoptère. Sa pente n'excèdera pas 3% dans aucune direction ;
5. Avant le premier atterrissage, le pilote se rendra sur place afin d'entreprendre une reconnaissance des lieux ;
6. L'opérateur, devra mettre sur place le personnel d'assistance nécessaire pour la bonne manœuvre des opérations de l'hélicoptère ;
7. L'aire d'atterrissage et de décollage et ses abords devront être exempts de débris ou de matières susceptibles d'être soulevés par le souffle des rotors ;
8. L'aire d'atterrissage et de décollage devra être dégagée d'herbes hautes ou de végétation autrement susceptible de gêner les manœuvres de l'hélicoptère ;
9. Le site devra être aménagé de façon à ce que les opérations puissent se dérouler sans danger tant pour les tiers au sol que pour l'aéronef et ses occupants. A cet effet il appartiendra à l'opérateur de prendre toutes les mesures de sécurité et de protection nécessaires en ce qui concerne la délimitation du site, son aménagement, le balisage, les premiers secours et la lutte contre l'incendie. L'opérateur établira notamment un cordon de sécurité empêchant l'accès non contrôlé de toute personne au site opérationnel ;
10. L'autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome ne confère aucune dérogation supplémentaire par rapport aux règles de l'air. Les

hauteurs minimales de vol telles que définies dans les règles de l'air restent applicables ;

11. Le couloir d'approche et de départ est à choisir de telle façon à éviter les obstacles présents. Le couloir doit également être choisi de telle façon qu'il soit possible, à partir de chaque point de la trajectoire, d'effectuer un atterrissage forcé sans danger pour les biens et les personnes à la surface ;
12. Par le fait de faire usage de l'autorisation, l'opérateur accepte de prendre en charge toute responsabilité pouvant découler des opérations effectuées. Il incombe à l'opérateur de porter à la connaissance des personnes concernées les termes de cette autorisation ;
13. Tout vol doit être couvert par une police d'assurance valable couvrant les activités entreprises. Cette police doit être en conformité avec les dispositions du règlement CE N° 785/2004 du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

7) Forme de la demande

Afin de permettre à la DAC d'instruire en bonne et due forme la requête, toute demande en vue d'obtenir une autorisation d'atterrissage et/ou de décollage hors aérodrome doit impérativement parvenir à la DAC au moins **30 jours avant la date projetée de la mission** et contenir tous les éléments relevés ci-dessous. Les demandes tardives et/ou incomplètes seront refusées, respectivement mises en suspens en attendant la communication des éléments manquants. La DAC devra être en possession d'un dossier complet avant le délai indiqué ci-dessus, à défaut la demande sera refusée. La demande comprendra notamment les éléments suivants :

1. l'identité et qualités exactes du demandeur (opérateur) ;
2. le type d'hélicoptère utilisé en précisant :
 - o les dimensions de l'appareil ;
 - o le nombre de moteurs ;
 - o la classe de performance de l'appareil (**inclure justificatif !**) ;
3. l'identité du ou des pilote(s) avec copie de leur licence ;
4. la date et l'objet de la mission ;

5. une carte grande échelle identifiant clairement :
 - o l'endroit d'atterrissage ;
 - o ses coordonnées géographiques ;
 - o ses dimensions ;
 - o les trajectoires d'approche et de départ avec identification des points de décision atterrissage/décollage ainsi que les zones de recueil en cas d'atterrissage forcé ;
 - o les dimensions de ces zones de recueil ;

La carte portera la mention signée par le pilote responsable:
« J'atteste avoir effectué une reconnaissance visuelle du site au sol et certifie que le site identifié sur la carte satisfait aux exigences établies dans le circulaire 2007-2 de la DAC. » ;

6. du matériel photographique de la zone d'atterrissage et de ses alentours ;
7. un descriptif du dispositif mis en place pour accueillir et encadrer les évolutions de l'hélicoptère ainsi que de l'aménagement du site ;
8. les accords écrits du ou des propriétaires du terrain ainsi que du bourgmestre de la commune ;
9. la preuve de la couverture par une police d'assurance valable.

Luxembourg, le 02 JULI 2007



Claude WALTZING
Directeur de l'Aviation Civile