



CIRCULAIRE
GDF-11
TRA/TSA

Datum: 13 augustus 2010

Date: 13 août 2010

Uitgave: 1

Edition: 1

Betreft

Deze circulaire heeft tot doel de procedure te bepalen voor het aanvragen en instellen van een tijdelijk gereserveerd of afgescheiden burgerlijk luchtruim '(CIVIL) TRA/TSA' in het Belgische luchtruim.

Objet

La présente circulaire vise à définir la procédure à suivre pour demander et créer un espace aérien civil réservé ou séparé temporairement '(CIVIL) TRA/TSA' dans l'espace aérien belge.

Referenties

- Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart, art. 4
- Koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen

Références

- Loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne, art. 4
- Arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air

De 1ste uitgave bevat
10 bladzijden gedagtekend 13/08/2010

La 1^{re} édition comprend
10 pages datées 13/08/2010

De Directeur-generaal

Le Directeur général

Frank Durinckx

1. Inleiding

Naast het vliegverbod dat boven een gedeelte van het grondgebied van het Rijk door de Koning wordt ingesteld, kan de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) tijdelijk, al dan niet op aanvraag, gebieden met beperkingen instellen volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer.

De luchtvaartuigen mogen binnen gebieden met beperkingen slechts vliegen in overeenstemming met de bepalingen opgenomen in de luchtvaartinlichtingen of de klaringen van de bevoegde luchtverkeersdienst.

Deze circulaire doet geen afbreuk aan de bevoegdheden van Defensie om ten behoeve van hun operaties autonoom een '(MILITARY) TRA/TSA' in te stellen noch via het militaire NOTAM Office de nodige NOTAMs te publiceren.

1. Introduction

Outre l'interdiction de survol d'une partie du territoire du Royaume par le Roy, le Directeur-général de la Direction-générale Transport aérien (DGTA) peut, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant de la circulation aérienne, créer temporairement des zones assorties de restrictions.

Les aéronefs ne peuvent évoluer à l'intérieur des zones réglementées que conformément aux dispositions indiquées dans les informations aéronautiques ou aux autorisations provenant de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

Ce circulaire ne réduit en aucun cas l'autorité de la Défense en ce qui concerne l'établissement autonome de '(MILITARY) TRA/TSA' ni la publication via le NOTAM Office militaire des NOTAMs nécessaires.

2. Definities

2.1 TRA

Een welomschreven deel van het luchtruim dat normaal onder de bevoegdheid van een luchtvaartautoriteit valt, dat in onderlinge overeenstemming met een andere luchtvaartautoriteit tijdelijk gereserveerd is voor specifiek gebruik door deze andere luchtvaartautoriteit en dat door middel van een verkeersklaring door ander verkeer mag worden gekruist.

2.2 TSA

Een luchtruim van vastgestelde afmetingen waarbinnen activiteiten het reserveren van luchtruim vereisen met het oog op het exclusief gebruik ervan door specifieke gebruikers gedurende een welbepaalde periode.

2.3 Plaatselijk verkeersleidingsgebied (CTR)

Verkeersleidingsgebied dat zich vertikaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens.

2.4 Naderingsverkeersleidingsgebied (TMA)

Deel van een algemeen verkeersleidingsgebied dat in principe is opgericht op het snijpunt van ATS-routes nabij één of meer belangrijke luchtvaartterreinen.

2.5 SAR

Opsporing en redding (Search And Rescue).

2.6 HEMS-vlucht

Een heliportervlucht uitgevoerd onder een HEMS (Helicopter Emergency Medical Services) toelating met als doel dringende medische bijstand te verlenen daar waar een onmiddellijk en snel transport noodzakelijk is.

2.7 QRA-vlucht

Een militaire vlucht uitgevoerd in het kader van een Quick Reaction Alert, voor een snelle interventieopdracht ten gevolge van nationale of NAVO veiligheidsvereisten, om assistentie te bieden aan vliegtuigen in moeilijkheden of voor de uitvoering van humanitaire opdrachten.

2. Définitions

2.1 TRA

Un volume bien défini de l'espace aérien qui relève normalement de la compétence d'une autorité aéronautique, qui, de commun accord avec une autre autorité aéronautique, est temporairement réservé pour un usage spécifique par cette autre autorité aéronautique et qui peut être traversé par d'autres types de trafic moyennant une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

2.2 TSA

Un espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel des activités nécessitent la réservation d'espace aérien pour l'utilisation exclusive d'utilisateurs spécifiques durant une période déterminée.

2.3 Zone de Contrôle (CTR)

Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

2.4 Région de Contrôle Terminale (TMA)

Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

2.5 SAR

Recherches et sauvetage (Search And Rescue).

2.6 Vol HEMS

Un vol hélicoptère effectué sous une autorisation HEMS (Helicopter Emergency Medical Services) dans le but de fournir une assistance médicale urgente, lorsqu'un transport immédiat et rapide est nécessaire.

2.7 Vol QRA

Un vol militaire effectué dans le cadre d'un Quick Reaction Alert, pour une mission d'intervention rapide sur base des exigences de sécurité nationales ou OTAN, afin d'assister des avions en difficulté ou pour l'exécution de missions humanitaires.

3. Aanvraag en algemene voorschriften

3.1

Naast de gevallen waarvoor de Directeur-generaal van het DGLV gebieden met beperkingen instelt, kunnen derden verzoeken een dergelijk gebied in te stellen.

3.2

De gemotiveerde aanvraag wordt minstens tien werkdagen op voorhand, en voor de uitzonderlijke gevallen beschreven in punten 3.5 en 3.6 minstens twintig werkdagen op voorhand, ingediend bij het Directoraat-generaal Luchtvaart, dienst Luchthavens, onder de vorm van het volledig ingevuld formulier in bijlage. In uitzonderlijke omstandigheden, en mits een degelijk gemotiveerde aanvraag door de bevoegde overheidsinstantie, kan het DGLV deze termijnen verminderen.

3.3

Aangezien voor de permanent verboden zones P1 (KB 14 april 1958) en P2 (KB 11 juni 1954) de beperkingen reeds bij koninklijk besluit (KB) vastgelegd zijn, wordt voor deze zones geen TRA/TSA ingesteld. De houders van een afwijking op de zones P1 en/of P2 kunnen evenwel door het DGLV geïnformeerd worden dat hun afwijking niet van toepassing zal zijn gedurende de gevraagde periode.

3.4

In gecontroleerde gebieden, onder meer in plaatselijke verkeersleidingsgebieden (CTR) en naderingsverkeersleidingsgebieden (TMA) is het ongebruikelijk om een TRA/TSA in te stellen vanwege de mogelijke impact op de luchtverkeersleiding en de regelmaat van het luchtverkeer.

3.5

In uitzonderlijke omstandigheden en mits een degelijk gemotiveerde aanvraag kan, voor het geval voorzien in punt 3.4, het DGLV, in overleg met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, onderzoeken of de gevraagde TRA/TSA ingesteld kan worden in dergelijk gebied.

3.6

In principe zal geen TRA/TSA ingesteld worden indien deze het gebruik van een gemachtigd luchtvaartterrein en de erbij horende verkeerskringen (circuits) zou beperken of onmogelijk maken. In uitzonderlijke gevallen en mits een degelijk gemotiveerde aanvraag kan het Directoraat-generaal Luchtvaart echter, na coördinatie met de uitbater van het betrokken luchtvaartterrein, een TRA/TSA instellen in dergelijke

3. Demande et prescriptions générales

3.1

Outre les cas pour lesquels le Directeur-général de la DGTA crée des zones assorties de restrictions, des tiers peuvent demander la création d'une telle zone.

3.2

La demande motivée est introduite au moins dix jours ouvrables à l'avance et minimum vingt jours ouvrables à l'avance dans les cas exceptionnels décrits sous 3.5 et 3.6 à l'avance auprès de la DGTA, Service Aéroports, au moyen du formulaire ci-joint dûment complété. Dans des circonstances exceptionnelles, et à condition d'une demande dûment motivée par l'autorité publique compétente, la DGTA peut réduire ces délais.

3.3

Dès lors que les restrictions ont déjà été définies par arrêté royal (AR) pour les zones à interdiction permanente P1 (AR 14 avril 1958) et P2 (AR 11 juin 1954), un TRA/TSA n'est pas créé pour ces zones. Les titulaires d'une dérogation aux zones P1 et/ou P2 peuvent toutefois être informés par la DGTA que leur dérogation ne sera pas d'application pendant la période demandée.

3.4

Dans les espaces contrôlés entre autre dans les Zones de Contrôle (CTR) et les Régions de Contrôle Terminale (TMA), il est inhabituel de créer un TRA/TSA en raison de l'impact potentiel sur le contrôle aérien et la régularité du trafic aérien.

3.5

Dans des circonstances exceptionnelles, et à condition d'introduire une demande dûment motivée, la DGTA peut toutefois examiner, en concertation avec le contrôle aérien impliqué, si un TRA/TSA peut-être créé dans une telle zone, pour le cas prévu au point 3.4.

3.6

En principe, aucun TRA/TSA ne sera créé s'il restreint ou rend impossible l'utilisation d'un aéroport autorisé et des circuits y afférents. Dans des cas exceptionnels, et à condition d'introduire une demande dûment motivée, la DGTA peut toutefois autoriser un TRA/TSA dans de telles zones après coordination avec l'exploitant de l'aéroport concerné.

gebieden.

3.7

In geval van een bewegende TRA/TSA (vb. wielervedstrijd) dient het dak van de wagens die het begin en het einde van de manifestatie aanduiden, te zijn uitgerust met een oranje vierkant paneel met een minimale oppervlakte van 1 vierkante meter.

3.8

De toegangsbeperkingen van een TRA/TSA zullen niet van toepassing zijn op vluchten van de federale politie, SAR en HEMS- en QRA-vluchten.

3.7

Dans le cas d'un TRA/TSA mobile (par ex. course cycliste), le toit des véhicules qui indiquent le début et la fin de la manifestation doit être équipé d'un panneau carré de couleur orange avec une surface de 1 mètre carré minimum.

3.8

Les restrictions d'accès d'un TRA/TSA ne s'appliqueront pas aux vols de la police fédérale, SAR et des vols HEMS et QRA.

4 Specifieke voorschriften

Het DGLV behandelt een aanvraag tot het instellen van een TRA/TSA verschillend naargelang het geval, zoals hieronder weergegeven:

4.1 Luchtvaartgebonden manifestaties (luchtvaartmeetings, ballonmeetings...enz)

4.1.1 Reden

Het beperken tot aan de meeting deelnemende luchtvaartuigen. Het garanderen van de veiligheid van het vliegverkeer boven de luchtvaartgebonden manifestatie door het uitsluiten van inmenging of opstijging van niet aan de meeting deelnemende luchtvaartuigen.

4.1.2 Aanvraag

Het DGLV neemt zelf het initiatief indien zij daartoe bij het toelaten van de manifestatie de noodzaak erkent.

4.1.3 Beoordeling en eindbeslissing

Het DGLV gaat in principe over tot het instellen van een TRA/TSA bij meetings vanaf twintig deelnemende luchtvaartuigen (vliegtuigen, ballons...). Bij de andere luchtvaartgebonden manifestaties zal het DGLV autonoom de eventuele noodzaak van een TRA/TSA beoordelen.

4.2 Niet-luchtvaartgebonden manifestaties van culturele of sportieve aard (sportmanifestaties, openluchtconcerten, optochten, ceremonies, filmopnames, enz).

4.2.1 Reden

Het garanderen van de veiligheid van het vliegverkeer boven de manifestatie. Het beperken van de storende impact veroorzaakt door ander vliegverkeer voor luchtvaartuigen, ingezet voor de rechtstreekse verslaggeving.

Er wordt geen TRA/TSA ingesteld voor het beperken van de eventuele storende (geluids) impact van luchtverkeer boven een manifestatie.

4.2.2 Aanvraag

Een aanvraag wordt enkel aanvaard indien deze voldoende gemotiveerd is en ingediend wordt door de organisator van de manifestatie of de bevoegde overheidsinstantie (vb. Burgemeester) boven wiens grondgebied een TRA/TSA gevraagd wordt.

4 Prescriptions spécifiques

La DGTA traite une demande d'établissement d'un TRA/TSA différemment selon le cas, comme indiqué ci-dessous:

4.1 Manifestations aéronautiques (meetings d'aviation, spectacles aériens de ballons libres, etc..)

4.1.1 Motif

Limiter les aéronefs participant au meeting. Garantir la sécurité de la circulation aérienne au-dessus de la manifestation aéronautique en excluant l'immixtion, l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs ne participant pas au meeting.

4.1.2 Demande

La DGTA prend elle-même l'initiative, si elle en reconnaît la nécessité au moment d'autoriser la manifestation.

4.1.3 Evaluation et décision finale

La DGTA procède en principe à l'établissement d'un TRA/TSA pour les meetings auxquels participent au moins vingt aéronefs (avions, ballons, ...). Pour les autres manifestations aéronautiques, la DGTA appréciera de manière autonome l'éventuelle nécessité de l'établissement d'un TRA/TSA.

4.2 Manifestations non aéronautiques de nature culturelle ou sportive (manifestations sportives, concerts en plein air, cortèges, cérémonies, prises de vues, etc.).

4.2.1 Motif

Garantir la sécurité de la circulation aérienne au-dessus de la manifestation. Limiter l'impact gênant causé par d'autres aéronefs pour les aéronefs utilisés à des fins de reportage en direct. Aucun TRA/TSA n'est établi pour limiter l'éventuel impact (sonore) dérangeant du trafic aérien au-dessus d'une manifestation.

4.2.2 Demande

Une demande n'est acceptée que si elle est suffisamment motivée et si elle est introduite par l'organisateur de la manifestation ou par l'autorité publique compétente (par ex. le Bourgmestre) pour le territoire au dessus duquel l'établissement d'un TRA/TSA est demandé.

4.2.3 Beoordeling

Een TRA/TSA wordt enkel ingesteld omwille van de veiligheid van het vliegverkeer boven de manifestatie. In de meeste gevallen zouden art. 9 en art. 74 van het KB van 15 september 1994 (vliegverkeersregelen) voldoende veiligheidsgaranties moeten kunnen bieden en zal aan een vraag tot het instellen van een TRA/TSA geen gunstig gevolg gegeven worden. Boven deze manifestaties zal enkel een TRA/TSA ingesteld worden indien de aanvrager kan aantonen dat dit noodzakelijk is voor de veiligheid van de piloten die instaan voor de rechtstreekse verslaggeving ervan. In dat geval zal de TRA/TSA toegankelijk zijn voor vluchten i.v.m. de rechtstreekse verslaggeving en vluchten vermeld onder punt 3.8.

4.2.4 Eindbeslissing

Het DGLV zal enkel een TRA/TSA instellen indien uit de aanvraag de noodzaak hiertoe gebleken is.

4.3 Niet-luchtvaartgebonden activiteiten van politieke, politionele of justitiële aard

4.3.1 Internationale topvergaderingen (EG, NATO, enz...)

4.3.1.1 Reden

Het verhogen van de veiligheid van staatshoofden, regeringsleiders, enz... op de grond en het verminderen van eventuele criminele en terroristische dreigingen vanuit de lucht.

4.3.1.2 Aanvraag

Een aanvraag tot het instellen van een TRA/TSA zal slechts aanvaard worden indien deze ingediend wordt door het Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken.

4.3.1.3 Beoordeling en eindbeslissing

Het DGLV zal, indien dit mogelijk is voor de luchtvaart een TRA/TSA instellen. De bepalingen van hoofdstuk 3 blijven van toepassing (onder andere voor wat betreft de permanent verboden zones P1, P2 en de gecontroleerde gebieden).

4.2.3 Evaluation

Un TRA/TSA n'est établi que pour les besoins de la sécurité de la circulation aérienne au-dessus de la manifestation. Dans la plupart des cas, les art. 9 et 74 de l'AR du 15 septembre 1994 (règles de l'air) devraient pouvoir offrir une garantie suffisante de sécurité et il ne sera pas donné une suite favorable à une demande d'établissement d'un TRA/TSA. Un TRA/TSA ne sera établi au-dessus de ces manifestations que si le demandeur peut démontrer que cela est nécessaire pour la sécurité des pilotes chargés du reportage en direct de la manifestation. Dans ce cas, le TRA/TSA sera accessible pour les vols liés au reportage en direct et aux vols mentionnés au point 3.8.

4.2.4 Décision finale

La DGTA n'établira un TRA/TSA que s'il ressort de la demande qu'il est nécessaire d'en créer un.

4.3 Activités non aéronautiques de nature politique, de police ou de justice

4.3.1 Réunions internationales au sommet (CE, OTAN, etc...)

4.3.1.1 Motif

Accroître la sécurité des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement, etc., au sol et diminuer les éventuelles menaces criminelles et terroristes pouvant surgir du ciel.

4.3.1.2 Demande

Une demande d'établissement d'un TRA/TSA ne sera acceptée que si elle est introduite par le Centre de crise du SPF Intérieur.

4.3.1.3 Evaluation et décision finale

La DGTA établira un TRA/TSA si cela s'avère possible pour la circulation aérienne. Les dispositions du chapitre 3 restent d'application (entre autres en ce qui concerne les zones à interdiction permanente P1, P2 et les espaces contrôlés).

4.3.2 Rampen, luchtvaartongevallen, zware verkeersongevallen, enz...

4.3.2.1 Reden

Het garanderen van de veiligheid in de lucht en het tegengaan van overdreven vliegverkeer en eventueel ramptoerisme boven de onheilsplaats.

4.3.2.2 Aanvraag

De aanvraag wordt slechts aanvaard indien deze ingediend wordt door het Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken of door Defensie.

4.3.2.3 Beoordeling en eindbeslissing

Het DGLV zal, indien dit mogelijk is voor de luchtvaart een TRA/TSA instellen. De bepalingen van hoofdstuk 3 blijven van toepassing (onder andere voor wat betreft de permanent verboden zones P1, P2 en de gecontroleerde gebieden).

In onvoorziene gevallen van hoogdringendheid dient de aanvraag rechtstreeks naar het NOTAM Office (fax 02/206.25.29) gestuurd te worden met kopie aan het DGLV (fax 02/277.42.82).

Voor luchtvaartongevallen is het gebruikelijk dat Defensie autonoom de nodige schikkingen treft via het militaire NOTAM Office.

4.3.3 Wedersamenstellingen door het Parket

4.3.3.1 Reden

Het garanderen van het geheim van een gerechtelijk onderzoek.

4.3.3.2 Aanvraag

De aanvraag zal slechts aanvaard worden indien ze wordt ingediend door het Parket.

4.3.3.3 Beoordeling en eindbeslissing

Het DGLV zal, indien dit mogelijk is voor de luchtvaart, een TRA/TSA instellen. De bepalingen van hoofdstuk 3 blijven van toepassing (onder andere voor wat betreft de permanent verboden zones P1, P2 en de gecontroleerde gebieden).

4.3.2 Catastrophes, accidents aériens, graves accidents de la circulation, etc...

4.3.2.1 Motif

Garantir la sécurité dans le ciel et lutter contre un trafic aérien excessif et un éventuel tourisme de catastrophe au-dessus du lieu du sinistre.

4.3.2.2 Demande

La demande n'est acceptée que si elle est introduite par le Centre de crise du SPF Intérieur ou par la Défense.

4.3.2.3 Evaluation et décision finale

La DGTA établira un TRA/TSA si cela s'avère possible pour la circulation aérienne. Les dispositions du chapitre 3 restent d'application (entre autres en ce qui concerne les zones à interdiction permanente P1, P2 et les espaces contrôlés).

Dans des cas imprévus d'extrême urgence, la demande doit être envoyée directement au NOTAM Office (fax 02/206.25.29), avec copie à la DGTA (fax 02/277.42.82).

Pour des accidents aériens il est habituel que la Défense prend les mesures nécessaires via le NOTAM Office militaire.

4.3.3 Reconstitutions par le Parquet

4.3.3.1 Motif

Garantir le secret d'une instruction judiciaire.

4.3.3.2 Demande

La demande ne sera acceptée que si elle est introduite par le Parquet.

4.3.3.3 Evaluation et décision finale

La DGTA établira un TRA/TSA si cela s'avère possible pour la circulation aérienne. Les dispositions du chapitre 3 restent d'application (entre autres en ce qui concerne les zones à interdiction permanente P1, P2 et les espaces contrôlés).

5. Luchtvaartpublicatie

Een TRA of TSA in FIR Brussel wordt bekend gemaakt in een bericht aan de luchtvaardenden (NOTAM) en zal volgende informatie bevatten:

1. Plaatsnaam
2. Luchtruim (geografische coördinaten van het middelpunt, straal en hoogte).
3. Periode tijdens dewelke de TRA of TSA actief is.
4. Gebruikers waarvoor de TSA gereserveerd is, respectievelijk luchtvaartautoriteit waarvoor de TRA gereserveerd is en die verkeersklaringen voor het kruisen van de TRA kan geven.

In geval van punt 3.7 (bewegende TRA/TSA) wordt voor de plaatsnaam en de beschrijving van het luchtruim andere geschikte informatie gepubliceerd.

5. Publication aéronautique

La création d'un TRA ou un TSA dans la FIR Bruxelles est communiquée au moyen d'un avis aux aviateurs (NOTAM), et contiendra les informations suivantes:

1. Toponyme
2. Espace aérien (coordonnées géographiques du point central, le rayon et la hauteur).
3. Période pendant laquelle le TRA ou TSA est actif.
4. Utilisateurs pour lesquels le TSA est réservé, respectivement l'autorité aérienne pour laquelle le TRA est réservé et qui peut donner des autorisations à croiser le TRA.

Dans le cas du point 3.7 (TRA/TSA mobile) de l'information alternative pertinente sera publiée pour le toponyme et la description de l'espace aérien.

blanco pagina

page vide