



CIRCULAIRE GDF-02-T

Datum: 13/07/2012

Date 13/07/2012

Uitgave: 1

Edition : 1

Betreft:

Deze circulaire heeft tot doel de technische installatie- en uitbatingsvoorwaarden te bepalen waaraan de nationale tijdelijke burgerlijke helihavens, waarvoor geen luchtverkeersleidingsdienst wordt verzekerd en die uitsluitend gebruikt worden in zichtweersomstandigheden, moeten voldoen, onverminderd de bepalingen die aangepast zijn aan elke helihaven.

Objet:

La présente circulaire a pour objet de fixer les conditions techniques d'établissement et d'exploitation auxquelles doivent satisfaire les héliports civils nationaux temporaires pour lesquels aucun service de contrôle aérien n'est assuré et qui sont utilisés uniquement dans les conditions météorologiques permettant le vol à vue, sans préjudice des dispositions appropriées à chaque héliport.

Referenties:

- Art. 30, 43, 50 en 52 van het K.B. van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart;
- Bijlage 14, deel I -aerodromes, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, laatste uitgave;
- Bijlage 14, deel II - heliports, bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, laatste uitgave;
- ICAO, Heliport Manual, Doc 9261-AN/903, uitgave 3, 1995;
- Art. 7 van het K.B. van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen, alsook iedere latere indexatie;
- JAR-OPS-3 (Commercieel luchtvervoer per helikopter), laatste uitgave;
- CIR GDF-02-P (nationale permanente burgerlijke helihavens), laatste uitgave.
- CIR GDF-03 (bebakening van hindernissen), laatste uitgave.

Références:

- Art. 30, 43, 50 et 52 de l'A.R. du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne;
- Annexe 14, volume I - aérodromes, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, dernière édition ;
- Annexe 14, volume II - héliports, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, dernière édition ;
- OACI, Heliport Manual, Doc 9261-AN/903, édition 3, 1995 ;
- Art. 7 de l'A.R. du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de services publics intéressant la navigation aérienne, de même que chaque indexation ultérieure ;
- JAR-OPS-3 (Transport aérien commercial par hélicoptère), dernière édition;
- CIR GDF-02-P (héliports civils nationaux permanents), dernière édition.
- CIR GDF-03 (balisage des obstacles), dernière édition.

De 1^{ste} uitgave (en zijn bijlagen) bevat 30 bladzijden gedagtekend 13/07/2012

La 1^{ère} édition (et ses annexes) comprend 30 pages datées 13/07/2012

De Directeur-generaal Le Directeur général
Frank Durinckx

DEEL I : ALGEMEENHEDEN

1. Toepassingsgebied

Deze circulaire is van toepassing op nationale tijdelijke burgerlijke helihavens, uitsluitend gebruikt in zichtweersomstandigheden.

2. Definities

Voor de toepassing van deze circulaire wordt verstaan onder:

Vliegveld

Een bepaald gebied op het land of op het water (eventueel gebouwen, installaties en materieel omvattend) dat bestemd is om, geheel of gedeeltelijk, te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsingen op de grond van luchtvaartuigen (De definitie "vliegveld" komt overeen met wat in sommige documenten "luchtvaartterrein" wordt genoemd.).

Helihaven

Luchtvaartterrein dat bestemd is om enkel door helikopters te worden gebruikt.

Internationale helihaven

Helihaven die gelegen is in het Koninkrijk België en door haar aangeduid is als een helihaven voor aankomst en vertrek van internationaal luchtverkeer, waar de douaneformaliteiten, persoonscontrole, volksgezondheid, veterinaire controle, ongediertebestrijding en andere analoge formaliteiten volbracht worden.

Verhoogde helihaven (Elevated Heliport)

Een helihaven gelegen op een gebouw of op een verhoogde constructie op de grond.

Heliplatform (Helideck)

Een helihaven gelegen op een drijvende of een vaste structuur op het water.

Helihaven op grondniveau (Surface level heliport)

Een helihaven gelegen op de grond of op het water.

Helihaven op een schip (shipboard heliport)

Helihaven gelegen op een schip.

Permanente helihaven

Helihaven erkend door het DGLV voor een langere duur dan een tijdelijke helihaven

PARTIE I : GÉNÉRALITÉS

1. Champ d'application

Cette circulaire s'applique aux héliports civils nationaux temporaires utilisés uniquement dans les conditions météorologiques de vol à vue.

2. Définitions

Pour l'application de la présente circulaire, on entend par :

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.

Héliport (Hélistation)

Aérodrome destiné à être utilisé uniquement par des hélicoptères.

Héliport international

Héliport que l'Etat Belge, dans le territoire duquel il est situé, a désigné comme héliport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

Hélistation (ou héliport) en terrasse (Elevated Heliport)

Hélistation ou héliport situé(e) sur un bâtiment ou sur une construction érigée au sol.

Héliplateforme (Helideck)

Hélistation ou héliport situé(e) sur une structure, flottante ou fixe, sur l'eau.

Hélistation (ou héliport) en surface (Surface level heliport)

Hélistation ou héliport situé(e) sur le sol ou sur l'eau.

Hélistation (ou héliport) sur navire (shipboard heliport)

Hélistation ou héliport situé(e) sur un navire.

Héliport permanent

Héliport agréé par la DGTA pour une durée plus longue que pour un héliport temporaire

(gewoonlijk voor een onbepaalde duur).

Tijdelijke helihaven

Helihaven erkend door het DGLV voor een duur van maximaal 31 opeenvolgende dagen.

Tijdelijke helihaven voor luchtdopen

Tijdelijke helihaven erkend door het DGLV om er met helikopters te landen en op te stijgen voor het uitvoeren van luchtdopen.

Prestatieklasse van de vluchten

Prestatieklasse 1

Vluchten in prestatieklasse 1 zijn deze waarvan het prestatieniveau dermate is dat, in het geval van een falings van de kritische krachtbron, de helikopter in staat is om te landen binnen de beschikbaar onderbroken opstijgingsafstand, of om de vlucht voort te zetten naar een geschikte landingsplaats, afhankelijk van wanneer de faling optreedt.

Prestatieklasse 2

Vluchten in prestatieklasse 2 zijn deze waarvan het prestatieniveau dermate is dat, in het geval van een falings van de kritische krachtbron, de helikopter nog de nodige prestaties kan leveren om de vlucht veilig voort te zetten, behalve wanneer de faling optreedt gedurende het begin van het opstijgmanoeuvre of op het einde van het landingsmanoeuvre, waarbij een gedwongen landing noodzakelijk zou kunnen zijn.

Prestatieklasse 3

Vluchten in prestatieklasse 3 zijn deze waarvan het prestatieniveau dermate is dat, in het geval van een falings van de kritische krachtbron gedurende gelijk welk moment van de vlucht, een helikopter met meerdere motoren gedwongen zou kunnen worden om te landen, en een helikopter met één motor een gedwongen landing zal moeten uitvoeren.

Toegangsweg

Weg die een helikopter, die vliegt in prestatieklasse 2 of 3, verplicht is te volgen om een helihaven, gelegen binnen een stad of een bebouwd gedeelte van een gemeente, te bereiken of zich ervan te verwijderen en die toelaat om te landen zonder gevaar voor personen en goederen op de grond.

Eindnaderings- en opstijgareaal (FATO : Final Approach and Take-Off area)

Een welbepaald gebied waar de

(habituellement pour une durée indéterminée).

Héliport temporaire

Héliport agréé par la DGTA pour une durée maximale de 31 jours consécutifs.

Héliport temporaire pour des baptêmes de l'air

Héliport temporaire agréé par la DGTA en vue d'y autoriser l'atterrissage et le décollage d'hélicoptères pour effectuer des baptêmes de l'air.

Classe de performance des vols

Classe de performance 1

Les vols en classe de performance 1 sont ceux ayant une performance telle que dans l'éventualité d'une défectuosité de l'unité de puissance critique, l'hélicoptère est capable d'effectuer un atterrissage dans la distance disponible pour un décollage interrompu ou de continuer le vol en toute sécurité vers une zone d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défectuosité se produit.

Classe de performance 2

Les vols en classe de performance 2 sont ceux ayant une performance telle que dans l'éventualité d'une défectuosité de son unité de puissance critique, l'hélicoptère dispose de la performance pour continuer le vol en toute sécurité sauf lorsque la défectuosité se produit tôt durant la manoeuvre de décollage ou tard dans la manoeuvre d'atterrissage, dans quels cas un atterrissage forcé pourrait être requis.

Classe de performance 3

Les vols en classe de performance 3 sont ceux ayant une performance telle que dans l'éventualité d'une défectuosité de son unité de puissance critique à quelque moment que ce soit durant le vol, un hélicoptère multi-moteurs pourrait devoir effectuer un atterrissage forcé, il devra effectuer un atterrissage forcé s'il est mono-moteur.

Itinéraire d'accès

Cheminement qu'un hélicoptère qui vole en classe de performance 2 ou 3 doit obligatoirement emprunter pour atteindre ou pour s'éloigner d'un héliport situé dans une ville ou une partie agglomérée d'une ville ou commune et qui permette de faire un atterrissage sans danger pour les personnes et les biens à la surface.

Aire d'approche finale et de décollage (FATO : Final Approach and Take-Off area)

Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la

eindnaderingsprocedure tot het hoveren of het landen uitgevoerd wordt en van waar de opstijgprocedure begint.

Landings- en startareaal (TLOF : Touchdown and Lift-OFF area)

Een welbepaald gebied waar de helikopter zich neerzet of vanwaar hij vertrekt.

Luchttaxiweg (Air Taxiway)

Een gedefinieerde route op de grond bestemd voor de horizontale verplaatsing van helikopters met grondeffect.

Grondtaxiweg (Ground taxiway)

Een taxiweg op de grond voor het uitvoeren van bewegingen op de grond door helikopters voorzien van wielen.

Taxiroute

Welbepaald traject voor bewegingen van helikopters van een plaats van de helihaven naar een andere. Een taxiroute bevat een centraal gelegen lucht- of grondtaxiweg.

Veiligheidsgebied (Safety area)

Een welbepaald gebied op de helihaven rond het eindnaderings- en opstijgareaal, dat vrij is van hindernissen met uitzondering van deze die noodzakelijk zijn voor navigatie doeleinden en hoofdzakelijk bestemd is om risico's op schade te beperken in geval een helikopter uitzonderlijk zou landen buiten een eindnaderings- en opstijgareaal.

Bijlage 14

Bijlage 14 bij het verdrag van Chicago betreffende de Internationale Burgerluchtvaart.

AOC (air operator's certificate)

Bewijs van luchtvaartexploitant.

Zichtweersomstandigheden

Weersomstandigheden uitgedrukt in functie van zicht, afstand ten opzichte van de wolken en wolkenbasis, die moeten gelijk zijn aan, of beter dan de voorgeschreven minima.

VFR

De gebruikte afkorting om de zichtvliegvoorschriften aan te duiden.

phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage.

Aire de prise de contact et d'envol (TLOF : Touchdown and Lift-OFF area)

Aire sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

Voie de circulation en translation dans l'effet de sol (Air Taxiway)

Cheminement défini à la surface pour les déplacements des hélicoptères en translation dans l'effet de sol.

Voie de circulation au sol (Ground Taxiway)

Voie de circulation au sol prévue pour les déplacements au sol des hélicoptères à train d'atterrissage doté de roues.

Itinéraires de circulation

Trajectoire définie établie pour la circulation des hélicoptères entre des parties d'une hélistation. Un itinéraire de circulation comprend une voie de circulation au sol ou une voie de circulation en translation dans l'effet de sol centrée sur l'itinéraire.

Aire de sécurité (Safety area)

Sur une hélistation, aire définie entourant l'aire d'approche finale et de décollage, dégagée des obstacles autres que ceux qui sont nécessaires à la navigation aérienne et destinée à réduire les risques de dommages matériels au cas où un hélicoptère atterrirait accidentellement en dehors de l'aire d'approche finale et de décollage.

Annexe 14

Annexe 14 à la Convention de Chicago relative à l'Aviation Civile Internationale.

AOC (air operator's certificate)

Certificat de transporteur aérien.

Conditions météorologiques de vol à vue

Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond nuageux, qui doivent être égales ou supérieures aux minima spécifiés.

VFR

Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

VMC

De gebruikte afkorting voor het aanduiden van de zichtweersomstandigheden.

Directeur-generaal

De Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

DGLV

Afkorting voor Directoraat-generaal Luchtvaart.

NGI

Afkorting voor Nationaal Geografisch Instituut.

Parkeerplaats

Gebied bestemd voor het parkeren van helikopters.

Rondvlucht: een vlucht zonder tussenlanding waarbij voor gemotoriseerde luchtvaartuigen het punt van vertrek en het punt van aankomst identiek zijn.

Luchtdopen: rondvluchten met als doel een of meer passagiers aan boord van een luchtvaartuig mee te voeren tegen vergoeding.

Machtiging voor luchtarbeid: de machtiging voor luchtarbeid, bedoeld in artikel 50 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart.

Machtiging voor luchtdopen: de machtiging voor luchtdopen, bedoeld in artikel 50 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart.

Passagier: elke persoon aan boord van een luchtvaartuig, met uitsluiting van het stuurpersoneel.

Helihavenuitbater

Fysieke persoon of rechtspersoon belast met de uitbating van de helihaven.

3. Inwerkingtreding

Deze circulaire wordt van kracht op 01/09/2012 en vervangt en vernietigt op die datum de bepalingen met betrekking tot tijdelijke helihavens in de Circulaire GDF-02 4de uitgave van 07/1983 alsook de Circulaire OPS-02 3de uitgave van 11/1999.

VMC

Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Directeur général

Le Directeur général de la Direction générale Transport Aérien.

DGTA

Abréviation pour Direction générale Transport Aérien

IGN

Abréviation pour Institut Géographique National.

Poste de stationnement

Aire destinée aux stationnements d'hélicoptères.

Circuit aérien : un vol sans escale où le point de départ et le point d'arrivée sont identiques pour des aéronefs motorisés.

Baptêmes de l'air: circuits aériens réalisés contre rémunération et consistant à emmener un ou plusieurs passagers à bord d'un aéronef.

Autorisation de travail aérien: l'autorisation de travail aérien, visée à l'article 50 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

Autorisation de baptêmes de l'air: l'autorisation de baptêmes de l'air, visée à l'article 50 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

Passager: toute personne à bord d'un aéronef, à l'exclusion du personnel navigant.

Exploitant d'héliport

Personne physique ou personne morale en charge de l'exploitation d'un héliport.

3. Entrée en vigueur

La présente circulaire, entrée en vigueur le 01/09/2012, remplace et annule à cette date les dispositions en relation avec les héliports temporaires de la Circulaire GDF-02, 4ième édition du 07/1983 ainsi que la Circulaire OPS-02 3ième édition du 11/1999.

DEEL II : TECHNISCHE EN ADMINISTRATIEVE BEPALINGEN

1. Tijdelijke helihaven niet bestemd voor luchtdopen

1.1. Aanvraagprocedure

Elke toelatingsaanvraag, voor een tijdelijke helihaven niet bestemd voor luchtdopen, moet naar het Directoraat-generaal Luchtvaart gestuurd worden door middel van het aanvraagformulier (en bijgevoegde documenten) zoals bedoeld in bijlage 1:

- minstens twee weken voor de ingebruikname van de helihaven als de aanvraag vergezeld is door een ondertekende verklaring van een beroepshelikopterpiloot (CPLH) die bevestigt dat de helihaven voldoet aan deze circulaire;
- minstens twee maanden voor de ingebruikname van de helihaven zonder deze verklaring.

De aanvraag moet vergezeld zijn van de toelating van de burgemeester.

1.2. Technische specificaties

1.2.1. Het landings- en startareaal (TLOF)

1.2.1.1 Afmetingen

De afmetingen van het landings- en startareaal moeten ten minste 1,5 maal de grootste lengte bedragen van de grootste helikopter waarvoor de helihaven bedoeld is of moeten overeenkomen met de afmetingen die in de Helicopter Flight Manual (HFM) beschreven zijn.

De afmetingen worden uitgedrukt in meter en naar beneden afgerond.

1.2.1.2 Hellingen

De hellingen van een TLOF moeten voldoende groot zijn om de vorming van waterplassen op het oppervlak van het areaal te verhinderen maar mogen in geen enkele richting meer dan 3% bedragen.

1.2.1.3 Aard en draagkracht

De bodem van de TLOF moet vrij zijn van stof en voorwerpen die weggeprojecteerd kunnen worden, moet onbrandbaar zijn en in staat de massa van de helikopter te dragen.

PARTIE II : DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

1. Héliport temporaire non destiné à effectuer des baptêmes de l'air

1.1. Procédure de demande

Toute demande d'autorisation, pour un héliport temporaire non destiné à effectuer des baptêmes de l'air, doit parvenir à la Direction générale Transport Aérien au moyen du formulaire de demande (et documents y annexés) repris en annexe 1 :

- au moins deux semaines avant l'utilisation de l'héliport seulement si la demande est accompagnée d'une déclaration signée par un pilote professionnel (CPLH) d'hélicoptère attestant la conformité de l'héliport à la présente circulaire ;
- au moins deux mois avant l'utilisation de l'héliport sans cette déclaration.

La demande sera accompagnée de l'autorisation du bourgmestre.

1.2. Spécifications techniques

1.2.1. L'aire de prise de contact et d'envol (TLOF)

1.2.1.1 Dimensions

Les dimensions de l'aire de prise de contact et d'envol doivent être au minimum 1,5 fois la longueur hors tout du plus gros hélicoptère auquel elle est destinée ou doivent correspondre à celles mentionnées dans le manuel de vol de l'hélicoptère (HFM).

Les dimensions sont exprimées en mètre et arrondies au mètre inférieur.

1.2.1.2 Pentas

Les pentes d'une TLOF seront suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface de l'aire, mais ne dépasseront 3% dans aucune direction.

1.2.1.3 Nature et portance

Le sol de la TLOF doit être exempt de matériaux ou d'objets susceptibles d'être projetés. Il sera ininflammable et en état de supporter la masse de l'hélicoptère.

1.2.2. Het eindnaderings- en opstijgareaal (FATO)

1.2.2.1 Afmetingen en vorm

De afmetingen van het eindnaderings- en opstijgareaal moeten ten minste 1,5 maal de grootste lengte bedragen van de grootste helikopter waarvoor de helihaven bedoeld is of moeten overeenkomen met de afmetingen die in de Helicopter Flight Manual (HFM) beschreven zijn.

De afmetingen worden uitgedrukt in meter en naar beneden afgerond.

De FATO van een tijdelijke helihaven is cirkelvormig (diameter D).

1.2.2.2 Helling

De gemiddelde helling van het eindnaderings- en opstijgareaal mag in geen enkele richting meer dan 5 % bedragen.

1.2.2.3 Aard en draagkracht

De bodem van de FATO:

- moet de gevolgen van luchtverplaatsingen van de rotor weerstaan;
- moet vrij zijn van onregelmatigheden die schadelijk zijn tijdens het opstijgen of landen van helikopters;
- moet helikopters die een noodlanding uitvoeren kunnen dragen.

1.2.3. Veiligheidsgebied

Rond het eindnaderings- en opstijgareaal moet zich een veiligheidsgebied bevinden dat zich uitstrekt over een afstand van ten minste 3 m ten opzichte van de buitenrand van de FATO. Dit veiligheidsgebied moet in geval van een noodlanding in staat zijn een helikopter te dragen zonder dat daarbij lichamelijke of materiële schade opgelopen wordt. Het veiligheidsgebied moet vrij zijn van hindernissen.

1.2.4. Taxiwegen, taxiroutes en parkeerplaatsen

1.2.4.1 Algemeen

Tijdelijke helihavens met druk verkeer worden het best voorzien van taxiwegen, taxiroutes en parkeerplaatsen om de bewegingen op de grond of in de lucht vlot en veilig te laten verlopen.

1.2.4.2 Luchttaxiweg

1.2.2. L'aire d'approche finale et de décollage (FATO)

1.2.2.1 Dimensions et forme

Les dimensions de l'aire d'approche finale et de décollage doivent être au minimum 1,5 fois la longueur hors tout du plus gros hélicoptère auquel elle est destinée ou doivent correspondre à celles mentionnées dans le manuel de vol de l'hélicoptère (HFM).

Les dimensions sont exprimées en mètre et arrondies au mètre inférieur.

La FATO d'un héliport temporaire est de forme circulaire (diamètre D).

1.2.2.2 Pente

La pente moyenne de l'aire d'approche finale et de décollage n'excèdera pas 5 % quelle que soit la direction.

1.2.2.3 Nature et portance

La surface de la FATO :

- doit résister aux effets du souffle du rotor ;
- doit être exempte d'irrégularités nuisibles pendant le décollage ou l'atterrissage d'hélicoptères ;
- doit avoir une force portante suffisante pour résister aux effets d'un atterrissage d'urgence.

1.2.3. Aire de sécurité

Autour de l'aire d'approche finale et de décollage doit se trouver une aire de sécurité qui s'étend sur une distance d'au-moins 3 m à partir du bord de la FATO. Cette aire de sécurité doit être en mesure de supporter un hélicoptère, lors d'un atterrissage d'urgence, sans qu'il n'en résulte de dommages corporels ou matériels. L'aire de sécurité doit être exempte d'obstacles.

1.2.4. Voies, itinéraires de circulation et postes de stationnement

1.2.4.1 Généralités

Les héliports temporaires très fréquentés seront de préférence munis de voies, itinéraires de circulation et de postes de stationnement afin de rendre la circulation au sol ou en l'air fluide et sûre.

1.2.4.2 Voies de circulation en translation

De breedte van een luchttaxiweg bedraagt ten minste twee maal de breedte van het onderstel van de helikopter waarvoor ze bestemd is, en de ondergrond moet in staat zijn de helikopter te dragen bij motorpech.

Het oppervlak mag geen oneffenheden vertonen die de structuur van de helikopter zouden kunnen beschadigen en moet permanent grondeffect verzekeren.

De langshelling van een luchttaxiweg bedraagt maximum 7 %.

De dwarshelling van een luchttaxiweg bedraagt maximum 10 %.

1.2.4.3 *Luchttaxiroute*

De breedte van een luchttaxiroute bedraagt ten minste twee maal de grootste breedte van de helikopter waarvoor ze bestemd is. De ondergrond moet in staat zijn de helikopter te dragen bij motorpech.

De ondergrond mag geen oneffenheden vertonen die de structuur van de helikopter zouden kunnen beschadigen, moet bestand zijn tegen de neerwaardse winden veroorzaakt door de rotor en permanent grondeffect verzekeren.

1.2.4.4 *Grondtaxiweg*

De breedte van een grondtaxiweg bedraagt ten minste anderhalve maal de breedte van het landingstel van de desbetreffende helikopter. De draagkracht van een grondtaxiweg moet ten minste gelijk zijn aan die van het landings- en startareaal.

De helling van een grondtaxiweg bedraagt in alle richtingen maximum 3 %.

1.2.4.5 *Grondtaxiroute*

De breedte van een grondtaxiroute bedraagt ten minste anderhalve maal de grootste breedte van de helikopter waarvoor ze bestemd is.

Geen enkel object is toegelaten in de grondtaxiroute, uitgezonderd breekbare objecten die vanwege hun luchtvaartfunctie daar moeten geplaatst zijn.

De ondergrond moet de gevolgen van luchtverplaatsingen van de rotor weerstaan.

1.2.4.6 *Parkeerplaats*

La largeur d'une voie de circulation en translation dans l'effet de sol sera de minimum deux fois la largeur du train d'atterissage de l'hélicoptère auquel elle est destinée. Le sol sous-jacent devra être à même à supporter le poids de l'hélicoptère en cas de panne moteur.

La surface du sol sous-jacent ne peut présenter d'inégalités de nature à endommager la structure des hélicoptères et assurera l'effet de sol.

La pente longitudinale d'une voie de circulation en translation dans l'effet de sol est de maximum 7 %.

La pente transversale d'une voie de circulation en translation dans l'effet de sol est de maximum 10 %.

1.2.4.3 *Itinéraire de circulation en translation dans l'effet de sol*

La largeur d'un itinéraire de circulation en translation dans l'effet de sol sera de minimum deux fois la largeur hors tout des hélicoptères auxquels il est destiné. Le sol sous-jacent devra être à même à supporter le poids de l'hélicoptère en cas de panne moteur.

La surface du sol sous-jacent ne peut présenter d'inégalités de nature à endommager la structure des hélicoptères et résistera à l'effet de souffle des rotors et assurera l'effet de sol.

1.2.4.4 *Voies de circulation au sol*

La largeur d'une voie de circulation au sol sera de minimum 1.5 fois la largeur du train d'atterissage de l'hélicoptère auquel elle est destinée. La portance de la voie de circulation au sol devra être au moins égale à celle de l'aire de prise de contact et d'envol.

La pente d'une voie de circulation au sol est de maximum 3 % dans toutes les directions.

1.2.4.5 *Itinéraire de circulation au sol*

La largeur d'un itinéraire de circulation au sol sera de minimum 1.5 fois la largeur hors tout des hélicoptères auxquels il est destiné.

Aucun objet ne sera toléré sur un itinéraire de circulation au sol pour hélicoptères, à l'exception des objets fragibles qui, de par leur fonction aéronautique, doivent y être situés.

La surface du sol sous-jacent résistera à l'effet du souffle des rotors.

1.2.4.6 *Poste de stationnement*

De parkeerplaats voor een helikopter moet voldoende groot zijn om een cirkel te omvatten met een diameter van 1.2 maal de grootste lengte van de helikopter.

De afstand tussen de boorden van verschillende parkeerplaatsen voor niet-simultaan gebruik moet ten minste gelijk zijn aan 0.4 maal de grootste lengte van de grootste helikopter waarvoor die bedoeld zijn.

Het gelijktijdig neerzetten op en/of opstijgen vanaf verschillende parkeerplaatsen is slechts toegelaten nadat een procedure is goedgekeurd door het DGLV.

De helling van de parkeerplaats bedraagt in elke richting maximum 3 %.

De draagkracht van de parkeerplaats moet ten minste de massa van de zwaarste helikopter waarvoor die bedoeld is, kunnen dragen.

1.3. Bereikbaarheid van helihavens (assen)

1.3.1. Aantal assen

Het luchtruim rond een tijdelijke helihaven dient vrij te zijn van hindernissen die een gevaar kunnen opleveren voor het luchtverkeer (zie ook §1.4). Ten minste twee assen zullen vastgelegd worden (elk van deze assen kan gebruikt worden voor het landen en opstijgen). De maximale hoogte en de inplantingsplaats van voorwerpen worden er bepaald aan de hand van de hindernisbepalende vlakken.

Als een helihaven gelegen is in een stad of in een bebouwd gedeelte van een gemeente en tenzij de helikopters die er gebruik van maken in prestatieklasse 1 vliegen, moet een toegangsweg voorzien zijn zodanig dat vanaf elk punt van het traject de mogelijkheid bestaat een gedwongen landing uit te voeren zonder personen of goederen op de grond in gevaar te brengen.

1.3.2. Richting van de assen

De assen zullen onderling een hoek van ten minste 90° vormen en zullen, in de mate van het mogelijke, in de richting van de meest dominante windrichtingen georiënteerd worden.

Indien door plaatselijke omstandigheden (hindernissen, geluidsoverlast, ...) een rechte nadering/opstijging niet mogelijk is kan een

Le poste de stationnement d'hélicoptère sera de taille suffisante pour contenir un cercle de diamètre au moins égal à 1.2 fois la longueur hors tout de l'hélicoptère.

La distance entre les bords de plusieurs postes de stationnement pour un usage non simultané doit être au minimum égale à 0.4 fois la longueur hors tout de l'hélicoptère le plus grand auxquels ils sont destinés.

La simultanéité de prises de contact, de prises de contact et d'envols ou d'envols d'hélicoptères sur / à partir de places de parking distinctes est seulement autorisée après qu'une procédure ait été approuvée par la DGTA.

La pente du poste de stationnement, dans toutes les directions, est de maximum 3 %.

La portance du sol du poste de stationnement devra être telle qu'il supportera l'hélicoptère le plus lourd auquel il est destiné.

1.3. Accessibilité des héliports (axes)

1.3.1. Nombre d'axes

L'espace aérien autour d'un héliport temporaire doit être libre de tout obstacle qui peut être dangereux pour la circulation aérienne (voir aussi §1.4). Au minimum deux axes seront déterminés (chacun de ces axes pouvant être utilisé pour l'approche et le décollage). La hauteur maximale et le lieu d'implantation des objets y sont déterminés à l'aide des surfaces de détermination d'obstacles.

Dans le cas d'un héliport situé dans une ville ou une partie agglomérée d'une ville ou commune, sauf si les hélicoptères en faisant usage volent en classe de performance 1, un itinéraire d'accès sera prédéfini de telle manière qu'à partir de chaque point de la trajectoire le long de cet itinéraire, il soit possible d'effectuer un atterrissage forcé sans danger pour les biens et les personnes à la surface.

1.3.2. Orientation des axes

Les axes formeront entre eux un angle de minimum 90° et seront, dans la mesure du possible, orientés dans la direction des vents dominants.

Lorsque pour des raisons environnementales (obstacles, nuisances sonores,...) une approche/un décollage en ligne droite n'est pas

gebogen as toegelaten worden. Het gedeelte van de as vanaf de FATO tot een afstand van 240 m moet echter steeds recht zijn. Iedere verandering van de asrichting (gebogen as) zal zodanig zijn dat zij geen bocht met een straal van minder dan 270 m bevat.

possible, un axe incurvé peut être autorisé. La partie de l'axe depuis la FATO jusqu'à une distance de 240 m doit absolument toujours être droite. Tout changement de direction de l'axe (axe incurvé) sera tel qu'il n'impose pas un virage de rayon inférieur à 270 m.

1.4. Afwezigheid van hindernissen

De hindernisbepalende vlakken rond een tijdelijke helihaven bestaan uit naderingsvlakken, opstijgvlakken en uit een overgangsvlak waarvan de kenmerken hieronder beschreven zijn.

Wanneer bepaald moet worden of een hindernis uitsteekt boven de hindernisbepalende vlakken, dient ook de mogelijke aanwezigheid van bewegende voorwerpen (wegvoertuigen, treinen, enz.) of gewassen (maïs, enz...) in overweging genomen te worden. Daartoe zal elke weg of spoorweg beschouwd worden als een hindernis die een hoogte heeft van respectievelijk 4m of 6m.

1.4.1. Naderings- en opstijgvlak

Zie figuur 1, in het groen voorgesteld; zie ook figuur 2. Voor elke opstijg- en landingsas wordt een naderings- en opstijgvlak bepaald. Het naderings- en opstijgvlak bestaat uit een fictief vlak met een helling van 12,5 % en is afgebakend op de volgende manier:

- een horizontale binnenrand op de grond, die bestaat uit een raaklijn aan de FATO, loodrecht op de richting van de desbetreffende opstijg- en landingsas en even groot als de diameter van de FATO;
- twee zijden die vertrekken aan de uiteinden van de horizontale binnenrand en die ieder tot een afstand van 500 m divergeren met 10 %;
- een horizontale buitenrand tussen de uiteinden van deze zijden en evenwijdig met de horizontale binnenrand. De afstand tussen de horizontale binnenrand en de horizontale buitenrand is dus gelijk aan 500 m.

Bij een gebogen as (zie §1.3.2) volgt het naderings- en opstijgvlak de richting van de as.

1.4.2. Overgangsvlak

Zie figuur 1, in het blauw voorgesteld; zie ook figuur 2. Er wordt een overgangsvlak bepaald dat zich uitstrekt rond de FATO en dat onderbroken wordt door een deel van het naderings- en opstijgvlak. Dit vlak begint op de grond, aan de boord van de FATO. Het overgangsvlak helt naar omhoog en naar buiten met een helling van 50 % (zie figuren) tot een afstand van 75 m en een hoogte van 37,5 m boven de FATO.

1.4. Absence d'obstacles

Les surfaces de détermination d'obstacles autour d'un hélicoptère temporaire se composent de surfaces d'approche et de montée au décollage et d'une surface de transition dont les caractéristiques sont décrites ci-dessous.

Lorsqu'il s'agit de déterminer si un obstacle fait saillie au-dessus des surfaces de détermination d'obstacles, il convient de prendre aussi en considération la présence possible d'objets mobiles (véhicules routiers, trains, etc.) ou de cultures (maïs, etc...). A cet effet, les routes ou les voies de chemin de fer seront considérées comme étant des obstacles de respectivement 4m ou 6m de hauteur.

1.4.1. Surface d'approche et de montée au décollage

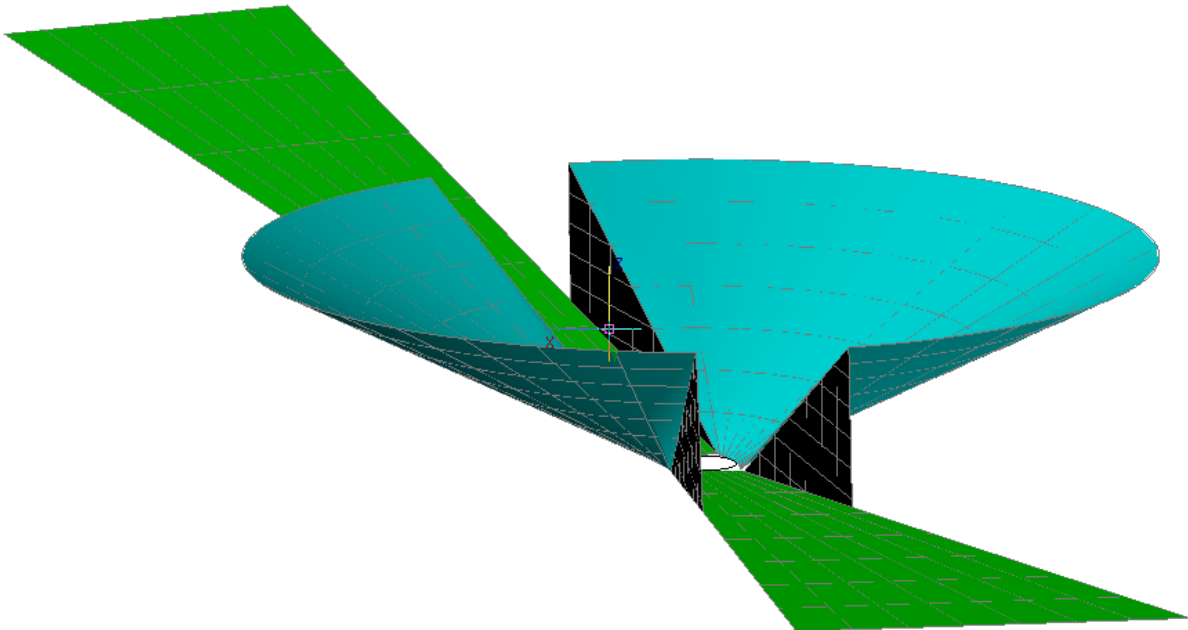
Voir figure 1, représentée en vert ; voir aussi la figure 2. Il est établi pour chaque axe d'approche et de décollage, une surface d'approche et de montée au décollage. La surface d'approche et de décollage est définie par un plan fictif incliné à 12,5 % et est délimitée de la manière suivante :

- un bord intérieur horizontal au sol, constitué par la tangente à la FATO, perpendiculaire à la direction de l'axe d'approche et de décollage considéré et de dimension égale au diamètre de la FATO ;
- deux côtés partant des extrémités du bord intérieur horizontal et qui divergent chacun de 10 % sur une distance de 500 m ;
- un bord extérieur horizontal entre les extrémités de ces côtés et parallèle au bord intérieur horizontal. La distance entre le bord intérieur horizontal et le bord extérieur horizontal est donc égale à 500 m.

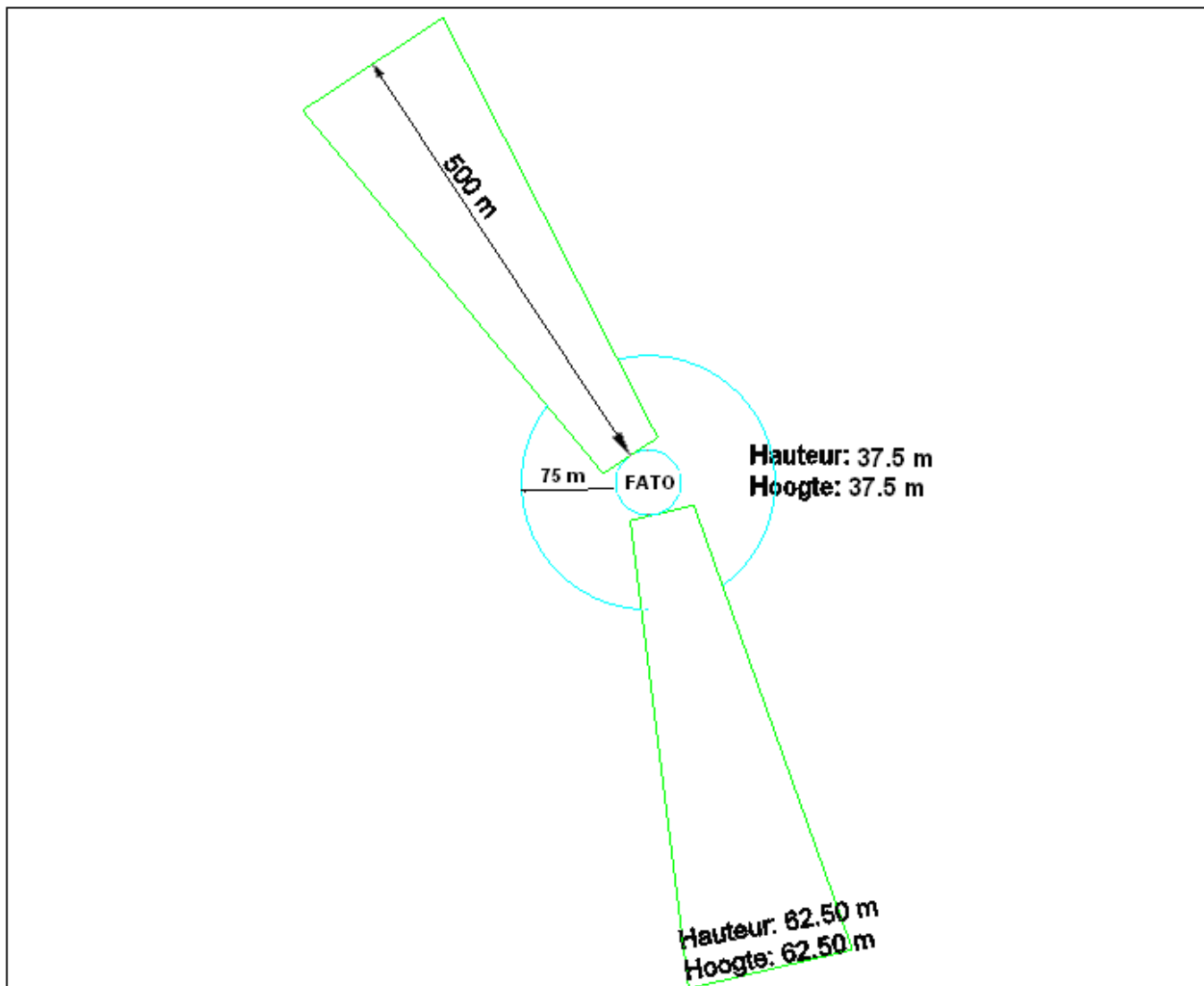
Dans le cas d'un axe incurvé (voir §1.3.2), la surface d'approche et de montée au décollage suit l'orientation de l'axe.

1.4.2. Surface de transition

Voir figure 1, représentée en bleu ; voir aussi la figure 2. Il est établi une surface de transition qui s'étend autour de la FATO et qui est interrompue par une partie des surfaces d'approche et de décollage. Cette surface prend son origine au sol, au bord de la FATO. La surface de transition s'étend vers l'extérieur avec une pente de 50 % (voir figures) sur une distance de 75 m et jusqu'à une hauteur de 37,5 m au-dessus de la FATO.



Figuur 1 : hindernisbepalende vlakken, 3D aanzicht
Figure 1 : surfaces de determination d'obstacles, vue 3D



Figuur 2 : hindernisbepalende vlakken, bovenaanzicht en doorsnede
 Figure 2 : surfaces de détermination d'obstacles, vue en élévation et coupe

1.5. Toegang van voertuigen en personen tot de helihaven

Passende inrichtingen dienen te verhinderen dat personen zich ongewild op de helihaven zouden begeven. Daartoe kan het nodig zijn om de helihaven af te sluiten (bij voorbeeld met hekkens).

1.6. Verplichtingen van de helihavenuitbater

1.6.1. Algemeen

De helihavenuitbater is verantwoordelijk voor de veiligheid, het onderhoud en de goede orde op zijn helihaven. Hij zal daartoe de nodige schikkingen treffen en middelen en personen ter beschikking stellen.

1.5. Accès des véhicules et personnes à l'héliport

Des dispositifs adéquats doivent empêcher que des personnes ne se rendent involontairement sur l'héliport. A cet effet, il peut être nécessaire de clôturer l'héliport (par exemple à l'aide de barrières).

1.6. Obligations de l'exploitant de l'héliport

1.6.1. Généralités

L'exploitant de l'héliport est responsable de la sécurité, de l'entretien et du bon ordre sur son héliport. A cet effet, il prendra toutes les mesures utiles et mettra à disposition les moyens et personnes nécessaires.

1.6.2. Melding van niet-conforme voorwaarden

Indien de helihaven niet langer voldoet aan de voorwaarden vermeld in deze circulaire of in de machtiging, moet de helihavenuitbater het DGLV hiervoor onmiddellijk informeren, per fax (02/2774282) of per e-mail (bcaa.airports@mobilit.fgov.be), en alle activiteiten stopzetten.

1.6.3. Toegang tot de helihaven voor het DGLV

De helihavenuitbater verleent aan de ambtenaren van het DGLV bij de uitoefening van hun functies, de vrije toegang tot de helihaven.

1.6.2. Communication de non conformités

Lorsque l'héliport ne satisfait plus aux conditions mentionnées dans cette circulaire ou dans l'autorisation, l'exploitant de l'héliport est tenu d'en aviser sans délai la DGTA par fax (02/2774282) ou par e-mail (bcaa.airports@mobilit.fgov.be) et stoppera toute activité.

1.6.3. Accès de l'héliport par la DGTA

L'exploitant de l'héliport accorde aux agents de la DGTA dans l'exercice de leurs fonctions, le libre accès à l'héliport.

2. Tijdelijke helihaven bestemd voor luchtdopen

2.1. Aanvraagprocedure

Elke toelatingsaanvraag, voor een tijdelijke helihaven bestemd voor luchtdopen, moet ten minste twee weken vóór de ingebruikname van de helihaven naar het Directoraat-generaal Luchtvaart gestuurd worden door middel van het aanvraagformulier (en bijgevoegde documenten), zoals bedoeld in bijlage 2. Aanvragen waarvan de termijn vóór de voorziene datum, waarop het terrein zal gebruikt worden, minder dan twee weken bedraagt, lopen het gevaar niet tijdig behandeld te kunnen worden. De aanvraag moet vergezeld zijn van de toelating van de burgemeester.

2.2. Specifieke eisen

- De helihaven moet buiten steden en bebouwde gedeelten van gemeenten gelegen zijn;
- De inplanting mag enkel op grondniveau;
- Op minder dan 500m afstand van de boord van het eindnaderings- en opstijgareaal mogen de naderings- en opstijgvlakken niet liggen boven:
 - steden;
 - bebouwde gedeelten van gemeenten;
 - een mensenverzameling.
- Op een afstand minder dan 150m van de de boord van het eindnaderings- en opstijgareaal mogen de naderings- en opstijgvlakken niet liggen boven een belangrijke weg of een spoorweg.

2.3. Technische specificaties

2.3.1. Het landings – en startareaal (TLOF)

2.3.1.1 Afmetingen

De afmetingen van het landings- en startareaal moeten ten minste 1,5 maal de grootste lengte bedragen van de grootste helikopter waarvoor de helihaven bedoeld is of moeten overeenkomen met de afmetingen die in de Helicopter Flight Manual (HFM) beschreven zijn.

De afmetingen worden uitgedrukt in meter en naar beneden afgerond.

2. Hélicoptère temporaire destiné à effectuer des baptêmes de l'air

2.1. Procédure de demande

Toute demande d'autorisation, pour un hélicoptère temporaire destiné à effectuer des baptêmes de l'air, doit parvenir à la Direction générale Transport Aérien au moyen du formulaire de demande (et documents y annexés) repris en annexe 2 deux semaines avant l'utilisation de l'hélicoptère. Les demandes introduites dans un délai inférieur à deux semaines avant la date prévue pour l'utilisation du terrain, risquent de ne plus recevoir de suite en temps utile. La demande sera accompagnée de l'autorisation du bourgmestre

2.2. Exigences spécifiques

- L'hélicoptère doit être située à l'extérieur des villes et des parties agglomérées de communes ;
- L'emplacement ne peut être situé qu'au sol ;
- Sur une distance de 500m à partir du bord de l'aire d'approche finale et de décollage, les surfaces d'approche et de montée au décollage ne peuvent surplomber :
 - une ville;
 - une partie agglomérée de commune;
 - un rassemblement de personnes.
- Sur une distance de 150m à partir du bord de l'aire d'approche finale et de décollage, les surfaces d'approche et de montée au décollage ne peuvent surplomber aucune route importante ni ligne de chemin de fer.

2.3. Spécifications techniques

2.3.1. L'aire de prise de contact et d'envol (TLOF)

2.3.1.1 Dimensions

Les dimensions de l'aire de prise de contact et d'envol doivent être au minimum 1,5 fois la longueur hors tout du plus gros hélicoptère auquel elle est destinée ou doivent correspondre à celles mentionnées dans le manuel de vol de l'hélicoptère (HFM).

Les dimensions sont exprimées en mètre et arrondies au mètre inférieur.

2.3.1.2 *Hellingen*

De hellingen van een TLOF moeten voldoende groot zijn om de vorming van waterplassen op het oppervlak van het areaal te verhinderen maar mogen in geen enkele richting meer dan 3 % bedragen.

2.3.1.3 *Aard en draagkracht*

De bodem van de TLOF moet vrij zijn van stof en voorwerpen die weggeprojecteerd kunnen worden, moet onbrandbaar zijn en in staat de massa van de helikopter te dragen.

2.3.2. **het eindnaderings- en opstijgareaal (FATO)**

2.3.2.1 *Afmetingen en vorm*

De afmetingen van het eindnaderings- en opstijgareaal moeten ten minste 1,5 maal de grootste lengte bedragen van de grootste helikopter waarvoor de helihaven bedoeld is of moeten overeenkomen met de afmetingen die in de Helicopter Flight Manual (HFM) beschreven zijn.

De afmetingen worden uitgedrukt in meter en naar beneden afgerond.

De FATO van een tijdelijke helihaven is cirkelvormig (diameter D).

2.3.2.2 *Helling*

De gemiddelde helling van het eindnaderings- en opstijgareaal mag in geen enkele richting meer dan 5 % bedragen.

2.3.2.3 *Aard en draagkracht*

De bodem van de FATO:

- moet de gevolgen van luchtverplaatsingen van de rotor weerstaan;
- moet vrij zijn van onregelmatigheden die schadelijk zijn tijdens het opstijgen of landen van helikopters;
- moet helikopters die een noodlanding uitvoeren kunnen dragen.

2.3.3. **Veiligheidsgebied**

Rond het eindnaderings- en opstijgareaal moet zich een veiligheidsgebied bevinden dat zich uitstrekt over een afstand van ten minste 3 m ten opzichte van de buitenrand van de FATO. Dit veiligheidsgebied moet in geval van een noodlanding in staat zijn een helikopter te dragen zonder dat daarbij lichamelijke of materiële schade opgelopen wordt. Het veiligheidsgebied moet vrij zijn van hindernissen.

2.3.1.2 *Pentes*

Les pentes d'une TLOF seront suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface de l'aire, mais ne dépasseront 3 % dans aucune direction.

2.3.1.3 *Nature et portance*

Le sol de la TLOF doit être exempt de matériaux ou d'objets susceptibles d'être projetés. Il sera ininflammable et en état de supporter la masse de l'hélicoptère.

2.3.2. **l'aire d'approche finale et de décollage (FATO)**

2.3.2.1 *Dimensions et forme*

Les dimensions de l'aire d'approche finale et de décollage doivent être au minimum 1,5 fois la longueur hors tout du plus gros hélicoptère auquel elle est destinée ou doivent correspondre à celles mentionnées dans le manuel de vol de l'hélicoptère (HFM).

Les dimensions sont exprimées en mètre et arrondies au mètre inférieur.

La FATO d'un héliport temporaire est de forme circulaire (diamètre D).

2.3.2.2 *Pente*

La pente moyenne de l'aire d'approche finale et de décollage n'excèdera pas 5 % quelle que soit la direction.

2.3.2.3 *Nature et portance*

La surface de la FATO :

- doit résister aux effets du souffle du rotor ;
- doit être exempte d'irrégularités nuisibles pendant le décollage ou l'atterrissage d'hélicoptères ;
- doit avoir une force portante suffisante pour résister aux effets d'un atterrissage d'urgence.

2.3.3. **Aire de sécurité**

Autour de l'aire d'approche finale et de décollage doit se trouver une aire de sécurité qui s'étend sur une distance d'au-moins 3 m à partir du bord de la FATO. Cette aire de sécurité doit être en mesure de supporter un hélicoptère, lors d'un atterrissage d'urgence, sans qu'il n'en résulte de dommages corporels ou matériels. L'aire de sécurité doit être exempte d'obstacles.

2.3.4. Taxiwegen, taxiroutes en parkeerplaatsen

2.3.4.1 Algemeen

Tijdelijke helihavens met druk verkeer worden het best voorzien van taxiwegen, taxiroutes en parkeerplaatsen om de bewegingen op de grond of in de lucht vlot en veilig te laten verlopen.

2.3.4.2 Luchttaxiweg

De breedte van een luchttaxiweg bedraagt ten minste twee maal de breedte van het onderstel van de helikopter waarvoor ze bestemd is, en de ondergrond moet in staat zijn de helikopter te dragen bij motorpech.

Het oppervlak mag geen oneffenheden vertonen die de structuur van de helikopter zouden kunnen beschadigen en moet permanent grondeffect verzekeren.

De langshelling van een luchttaxiweg bedraagt maximum 7 %.

De dwarshelling van een luchttaxiweg bedraagt maximum 10 %.

2.3.4.3 Luchttaxiroute

De breedte van een luchttaxiroute bedraagt ten minste twee maal de grootste breedte van de helikopter waarvoor ze bestemd is. De ondergrond moet in staat zijn de helikopter te dragen bij motorpech.

De ondergrond mag geen oneffenheden vertonen die de structuur van de helikopter zouden kunnen beschadigen, moet bestand zijn tegen de neerwaardse winden veroorzaakt door de rotor en permanent grondeffect verzekeren.

2.3.4.4 Grondtaxiweg

De breedte van een grondtaxiweg bedraagt ten minste anderhalve maal de breedte van het landingstel van de desbetreffende helikopter. De draagkracht van een grondtaxiweg moet ten minste gelijk zijn aan die van het landings- en startareaal.

De helling van een grondtaxiweg bedraagt in alle richtingen maximum 3 %.

2.3.4.5 Grondtaxiroute

De breedte van een grondtaxiroute bedraagt ten minste anderhalve maal de grootste breedte van de helikopter waarvoor ze bestemd is.

2.3.4. Voies, itinéraires de circulation et postes de stationnement

2.3.4.1 Généralités

Les héliports temporaires très fréquentés seront de préférence munis de voies, itinéraires de circulation et de postes de stationnement afin de rendre la circulation au sol ou en l'air fluide et sûre.

2.3.4.2 Voies de circulation en translation dans l'effet de sol

La largeur d'une voie de circulation en translation dans l'effet de sol sera de minimum deux fois la largeur du train d'atterrissage de l'hélicoptère auquel elle est destinée. Le sol sous-jacent devra être à même à supporter le poids de l'hélicoptère en cas de panne moteur.

La surface du sol sous-jacent ne peut présenter d'inégalités de nature à endommager la structure des hélicoptères et assurera l'effet de sol.

La pente longitudinale d'une voie de circulation en translation dans l'effet de sol est de maximum 7 %.

La pente transversale d'une voie de circulation en translation dans l'effet de sol est de maximum 10 %.

2.3.4.3 Itinéraire de circulation en translation dans l'effet de sol

La largeur d'un itinéraire de circulation en translation dans l'effet de sol sera de minimum deux fois la largeur hors tout des hélicoptères auxquels il est destiné. Le sol sous-jacent devra être à même à supporter le poids de l'hélicoptère en cas de panne moteur.

La surface du sol sous-jacent ne peut présenter d'inégalités de nature à endommager la structure des hélicoptères et résistera à l'effet de souffle des rotors et assurera l'effet de sol.

2.3.4.4 Voies de circulation au sol

La largeur d'une voie de circulation au sol sera de minimum 1.5 fois la largeur du train d'atterrissage de l'hélicoptère auquel elle est destinée. La portance de la voie de circulation au sol devra être au moins égale à celle de l'aire de prise de contact et d'envol.

La pente d'une voie de circulation au sol est de maximum 3 % dans toutes les directions.

2.3.4.5 Itinéraire de circulation au sol

La largeur d'un itinéraire de circulation au sol sera de minimum 1.5 fois la largeur hors tout des hélicoptères auxquels il est destiné.

Geen enkel object is toegelaten in de grondtaxiroute, uitgezonderd breekbare objecten die vanwege hun luchtvaartfunctie daar moeten geplaatst zijn.

De ondergrond moet de gevolgen van luchtverplaatsingen van de rotor weerstaan.

2.3.4.6 *Parkeerplaats*

De parkeerplaats voor een helikopter moet voldoende groot zijn om een cirkel te omvatten met een diameter van 1.2 maal de grootste lengte van de helikopter.

De afstand tussen de boorden van verschillende parkeerplaatsen voor niet-simultaan gebruik moet ten minste gelijk zijn aan 0.4 maal de grootste lengte van de grootste helikopter waarvoor die bedoeld zijn.

Het gelijktijdig neerzetten op en/of opstijgen vanaf verschillende parkeerplaatsen is slechts toegelaten nadat een procedure is goedgekeurd door het DGLV.

De helling van de parkeerplaats bedraagt in elke richting maximum 3 %.

De draagkracht van de parkeerplaats moet ten minste de massa van de zwaarste helikopter waarvoor die bedoeld is, kunnen dragen.

2.4. **Bereikbaarheid van helihavens (assen)**

2.4.1. **Aantal assen**

Het luchtruim rond een tijdelijke helihaven dient vrij te zijn van hindernissen die een gevaar kunnen opleveren voor het luchtverkeer (zie ook §1.4). Ten minste twee assen zullen vastgelegd worden (elk van deze assen kan gebruikt worden voor het landen en opstijgen). De maximale hoogte en de inplantingsplaats van voorwerpen worden er bepaald aan de hand van de hindernisbepalende vlakken.

2.4.2. **Richting van de assen**

De assen zullen onderling een hoek van ten minste 90° vormen en zullen, in de mate van het mogelijke, in de richting van de meest dominante windrichtingen georiënteerd worden.

Indien door plaatselijke omstandigheden (hindernissen, geluidsoverlast, ...) een rechtlijnige nadering/opstijging niet mogelijk is kan een gebogen as toegelaten worden. Het gedeelte van de as vanaf de FATO tot een afstand van 240 m

Aucun objet ne sera toléré sur un itinéraire de circulation au sol pour hélicoptères, à l'exception des objets fragibles qui, de par leur fonction aéronautique, doivent y être situés.

La surface du sol sous-jacent résistera à l'effet du souffle des rotors.

2.3.4.6 *Poste de stationnement*

Le poste de stationnement d'hélicoptère sera de taille suffisante pour contenir un cercle de diamètre au moins égal à 1.2 fois la longueur hors tout de l'hélicoptère.

La distance entre les bords de plusieurs postes de stationnement pour un usage non simultané doit être au minimum égale à 0.4 fois la longueur hors tout de l'hélicoptère le plus grand auxquels ils sont destinés.

La simultanéité de prises de contact, de prises de contact et d'envols ou d'envols d'hélicoptères sur / à partir de places de parking distinctes est seulement autorisée après qu'une procédure ait été approuvée par la DGTA.

La pente du poste de stationnement, dans toutes les directions, est de maximum 3 %.

La portance du sol du poste de stationnement devra être telle qu'il supportera l'hélicoptère le plus lourd auquel il est destiné.

2.4. **Accessibilité des héliports (axes)**

2.4.1. **Nombre d'axes**

L'espace aérien autour d'un héliport temporaire doit être libre de tout obstacle qui peut être dangereux pour la circulation aérienne (voir aussi §1.4). Au minimum deux axes seront déterminés (chacun de ces axes pouvant être utilisé pour l'approche et le décollage). La hauteur maximale et le lieu d'implantation des objets y sont déterminés à l'aide des surfaces de détermination d'obstacles.

2.4.2. **Orientation des axes**

Les axes formeront entre eux un angle de minimum 90° et seront, dans la mesure du possible, orientés dans la direction des vents dominants.

Lorsque pour des raisons environnementales (obstacles, nuisances sonores,...) une approche/un décollage en ligne droite n'est pas possible, un axe incurvé peut être autorisé. La partie de l'axe depuis la FATO jusqu'à une

moet echter steeds recht zijn. Iedere verandering van de asrichting (gebogen as) zal zodanig zijn dat zij geen bocht met een straal van minder dan 270 m bevat.

2.5. Afwezigheid van hindernissen

De hindernisbepalende vlakken rond een tijdelijke helihaven bestaan uit naderingsvlakken, opstijgvlakken en uit een overgangsvlak waarvan de kenmerken hieronder beschreven zijn.

Wanneer bepaald moet worden of een hindernis uitsteekt boven de hindernisbepalende vlakken, dient ook de mogelijke aanwezigheid van bewegende voorwerpen (wegvoertuigen, treinen, enz.) of gewassen (maïs, enz...) in overweging genomen te worden. Daartoe zal elke weg of spoorweg beschouwd worden als een hindernis die een hoogte heeft van respectievelijk 4m of 6m.

2.5.1. Naderings- en opstijgvlak

Zie figuur 1, in het groen voorgesteld; zie ook figuur 2. Voor elke opstijg- en landingsas wordt een naderings- en opstijgvlak bepaald. Het naderings- en opstijgvlak bestaat uit een fictief vlak met een helling van 12,5 % en is afgebakend op de volgende manier:

- een horizontale binnenrand op de grond, die bestaat uit een raaklijn aan de FATO, loodrecht op de richting van de desbetreffende opstijg- en landingsas en even groot als de diameter van de FATO;
- twee zijden die vertrekken aan de uiteinden van de horizontale binnenrand en die ieder tot een afstand van 500 m divergeren met 10 %;
- een horizontale buitenrand tussen de uiteinden van deze zijden en evenwijdig met de horizontale binnenrand. De afstand tussen de horizontale binnenrand en de horizontale buitenrand is dus gelijk aan 500 m.

Bij een gebogen as (zie §1.3.2) volgt het naderings- en opstijgvlak de richting van de as.

2.5.2. Overgangsvlak

Zie figuur 1, in het blauw voorgesteld; zie ook figuur 2. Er wordt een overgangsvlak bepaald dat zich uitstrekt rond de FATO en dat onderbroken wordt door een deel van het naderings- en opstijgvlak. Dit vlak begint op de grond, aan de boord van de FATO. Het overgangsvlak helt naar omhoog en naar buiten met een helling van 50 % (zie figuren) tot een afstand van 75 m en een

distance de 240 m doit absolument toujours être droite. Tout changement de direction de l'axe (axe incurvé) sera tel qu'il n'impose pas un virage de rayon inférieur à 270 m.

2.5. Absence d'obstacles

Les surfaces de détermination d'obstacles autour d'un héliport temporaire se composent de surfaces d'approche et de montée au décollage et d'une surface de transition dont les caractéristiques sont décrites ci-dessous.

Lorsqu'il s'agit de déterminer si un obstacle fait saillie au-dessus des surfaces de détermination d'obstacles, il convient de prendre aussi en considération la présence possible d'objets mobiles (véhicules routiers, trains, etc.) ou de cultures (maïs, etc...). A cet effet, les routes ou les voies de chemin de fer seront considérées comme étant des obstacles de respectivement 4m ou 6m de hauteur.

2.5.1. Surface d'approche et de montée au décollage

Voir figure 1, représentée en vert ; voir aussi la figure 2. Il est établi pour chaque axe d'approche et de décollage, une surface d'approche et de montée au décollage. La surface d'approche et de décollage est définie par un plan fictif incliné à 12,5 % et est délimitée de la manière suivante :

- un bord intérieur horizontal au sol, constitué par la tangente à la FATO, perpendiculaire à la direction de l'axe d'approche et de décollage considéré et de dimension égale au diamètre de la FATO ;
- deux côtés partant des extrémités du bord intérieur horizontal et qui divergent chacun de 10 % sur une distance de 500 m ;
- un bord extérieur horizontal entre les extrémités de ces côtés et parallèle au bord intérieur horizontal. La distance entre le bord intérieur horizontal et le bord extérieur horizontal est donc égale à 500 m.

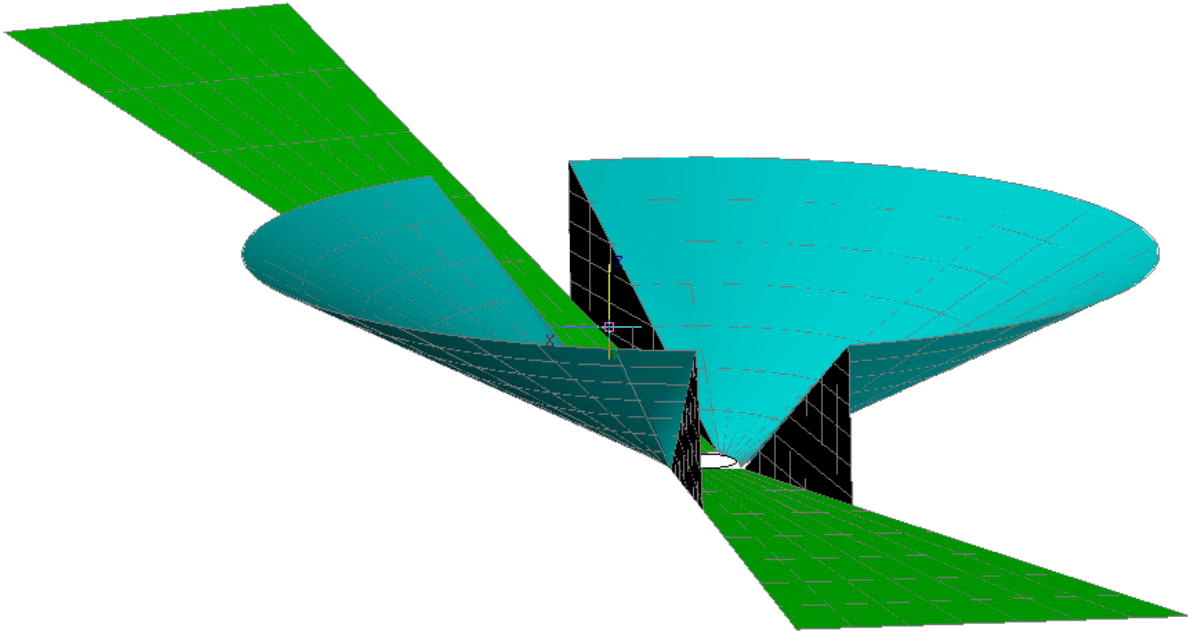
Dans le cas d'un axe incurvé (voir §1.3.2), la surface d'approche et de montée au décollage suit l'orientation de l'axe.

2.5.2. Surface de transition

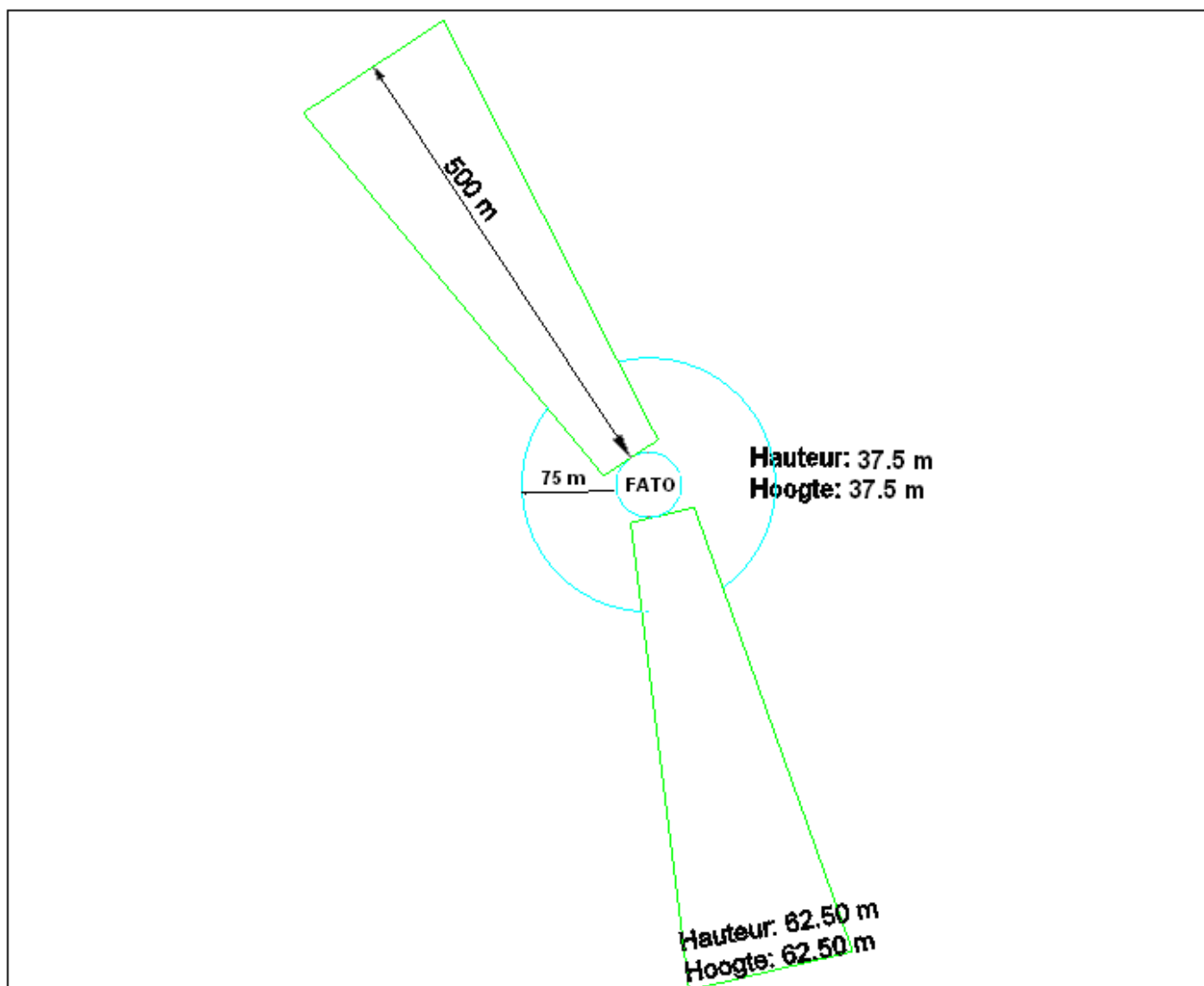
Voir figure 1, représentée en bleu ; voir aussi la figure 2. Il est établi une surface de transition qui s'étend autour de la FATO et qui est interrompue par une partie des surfaces d'approche et de décollage. Cette surface prend son origine au sol, au bord de la FATO. La surface de transition s'étend vers l'extérieur avec une pente de 50 % (voir figures) sur une distance de 75 m et jusqu'à

hoogte van 37,5 m boven de FATO.

une hauteur de 37,5 m au-dessus de la FATO.



Figuur 1 : hindernisbepalende vlakken, 3D aanzicht
Figure 1 : surfaces de determination d'obstacles, vue 3D



Figuur 2 : hindernisbepalende vlakken, bovenaanzicht en doorsnede
Figure 2 : surfaces de détermination d'obstacles, vue en élévation et coupe

2.6. Toegang van voertuigen en personen tot de helihaven

Passende inrichtingen dienen te verhinderen dat personen zich ongewild op de helihaven zouden begeven. Daartoe kan het nodig zijn om de helihaven af te sluiten (bij voorbeeld met hekkens).

2.7. Uitbatingsvoorwaarden

- De helihavenuitbater dient houder te zijn van hetzij een machtiging van luchtarbeid voor luchtdopen hetzij houder zijn van een AOC. Voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die dergelijke helihaven aanvragen, moet een regularisatie van hun machtiging voor luchtarbeid of AOC bekomen worden bij het DGLV.

2.6. Accès des véhicules et personnes à l'héliport

Des dispositifs adéquats doivent empêcher que des personnes ne se rendent involontairement sur l'héliport. A cet effet, il peut être nécessaire de clôturer l'héliport (par exemple à l'aide de barrières).

2.7. Exigences d'exploitation

- L'exploitant de l'héliport doit soit être détenteur d'une autorisation de travail aérien comprenant les baptêmes de l'air soit être détenteur d'une AOC. Les exploitants étrangers qui demandent un tel héliport doivent être détenteur de la régularisation de leur autorisation ou AOC par la DGTA.

- De helihavenuitbater die zijn tijdelijke helihaven ter beschikking stelt van andere luchtvaartexploitanten voor het uitvoeren van luchtdopen verzekert zich ervan dat die beschikken over de nodige machtigingen, in het bijzonder deze beschreven in het punt hierboven.
- Een helihavenuitbater die een andere luchtvaartexploitant toelaat luchtdopen uit te voeren op zijn tijdelijke helihaven, zal om het veilig verloop van de activiteiten te verzekeren vooraf met elke luchtvaartexploitant sluitende en bindende afspraken maken en zal alle activiteiten coördineren.
- De helihavenuitbater zal schikkingen treffen om tijdens operaties het publiek op voldoende afstand te houden van de naderings- en opstijgvlakken.
- De helihavenuitbater zal er in het bijzonder op toezien dat het publiek weg gehouden wordt van het eindnaderings- en opstijgareaal op een afstand die minstens gelijk is aan de grootste lengte van de helikopter.
- De helihavenuitbater zal ervoor zorgen dat personen die bij de operaties niet vereist zijn, zich niet onder de naderings- en opstijgvlakken op minder dan 150 m van de rand van het eindnaderings- en opstijgareaal in de richting van het opstijgen bevinden en op minder dan 50 m van dit areaal langs de kant van de nadering voor het landen.
- Zonder dat dit automatisch voldoende geacht wordt, zal de helihavenuitbater ervoor zorgen dat op tijdelijke helihavens bedoeld voor helikopters van minder dan 5700 kg tenminste twee poederblusapparaten van 12 kg (of 4 x 6 kg) en één CO₂ blusapparaat van 5 kg in de onmiddellijke omgeving van het eindnaderings- en opstijgareaal beschikbaar zijn. Voor helikopters van meer dan 5700 kg zullen de brandbestrijdingsmaatregelen en middelen ter goedkeuring voorgelegd worden aan het DGLV.
- De helihavenuitbater zal erop toezien dat de piloten, die de luchtdopen uitvoeren, in het bezit zijn van een geldige beroepsvergunning voor helikopters waarop de kwalificatie is aangegeven voor het besturen van de gebruikte helikopter (CPLH).
- L'exploitant de l'héliport qui met son héliport temporaire à la disposition d'autres exploitants aériens pour effectuer des baptêmes de l'air s'assure qu'ils disposent de toutes les autorisations nécessaires, notamment celles visées au point ci-dessus.
- L'exploitant de l'héliport qui permet que d'autres exploitants aériens exécutent des baptêmes de l'air en utilisant son héliport temporaire, prend au préalable des arrangements contraignants avec chaque exploitant aérien et coordonne toutes les activités afin que la sécurité soit assurée.
- L'exploitant de l'héliport prend les dispositions pour que, pendant les opérations, le public soit maintenu écarté des surfaces d'approche et de montée au décollage.
- L'exploitant de l'héliport veillera tout spécialement à ce que le public soit maintenu à l'écart de l'aire d'approche finale et de décollage d'une distance au moins égale à la longueur hors tout de l'hélicoptère.
- L'exploitant de l'héliport prend les dispositions pour qu'aucune personne étrangère aux opérations ne puisse se trouver sous les surfaces d'approche et de montée au décollage à moins de 150 m du bord de l'aire d'approche finale et de décollage dans le sens du décollage et à moins de 50 m de cette aire dans le sens de l'atterrissage.
- Sans que cela soit automatiquement considéré comme suffisant, l'exploitant de l'héliport prend les dispositions telles que sur les héliports temporaire destiné à des hélicoptères de moins de 5700 kg, au moins deux extincteurs à poudre de 12 kg (ou 4 x 6 kg) et un extincteur au CO₂ de 5 kg soient disponibles dans les environs immédiats de l'aire d'approche finale et de décollage. Pour les hélicoptères de plus de 5700 kg les moyens et les mesures de lutte contre l'incendie doivent être soumis à la DGTA pour approbation.
- L'exploitant de l'héliport prend les dispositions afin que les pilotes qui exécutent les baptêmes de l'air soient détenteurs d'une licence de pilote professionnel pour hélicoptères en cours de validité avec la qualification pour le type d'hélicoptère utilisé (CPLH).



BIJLAGE 1 bij DE CIRCULAIRE GDF-02-T Uitg. 1

TOELATINGSAAVRAAG VOOR EEN TIJDELIJKE HELIHAVEN NIET BESTEMD VOOR LUCHTDOPEN

AANVRAGER

- Benaming:
.....
- BTW-nummer*:
 Ondernemingsnummer*:
 Rijksregisternummer*:

.....
- * Kruis één vakje aan (volut en verplicht)
- Adres:
.....
- Telefoon:
.....
- Fax (verplicht):
.....
- E-mail:
.....

FACTURATIEGEGEVENS (indien deze afwijken van de aanvrager):

- Benaming:
.....
- BTW-nummer*:
 Ondernemingsnummer*:
 Rijksregisternummer*:

.....
- * Kruis één vakje aan (volut en verplicht)
- Adres:
.....
- Telefoon:
.....
- Fax (verplicht):
.....
- E-mail:
.....

TIJDELIJKE HELIHAVEN

Periode waarvoor de aanvraag gebeurt :

.....

Ligging :

.....
.....

Geografische coördinaten van het middelpunt van de FATO /TLOF (WGS84- N °, ' , " ; E °, ' , "):

.....
HELIKOPTER(S)

Type :Inschrijvingskenmerken :.....

Nr luchtwaardigheidsbewijs :Geldig tot :.....

AARD VAN DE ACTIVITEIT EN EXPLOITANT BELAST MET DE ACTIVITEITEN

a) Privevluchten

Exploitant :
.....

b) Taxivluchten

Exploitant :
.....

AOC n° :

Geldig tot :

HELIKOPTERPILO(O)T(EN)

Naam :

Voornaam :

Vergunning nr :

Geldig tot :

DATUM :

HANDTEKENING

- BIJ TE VOEGEN DOCUMENTEN** :
- 1) Toelating eigenaar of huurder van het terrein;
 - 2) Toelating van de burgemeester met dagen en uren van de activiteiten;
 - 3) Een kaart op schaal 1/10.000 waarop de details van de helihaven staan: de FATO/TLOF, de opstijgas(sen) alsook de toegangsweg indien de FATO/TLOF gelegen is in een bebouwd gedeelte van een gemeente of stad;
 - 4) Desgevallend, ondertekende verklaring op de schets vermeld in punt 2) die aangeeft dat een helikopterpioot het terrein verkend heeft en bevestigt dat het terrein in overeenstemming is met de bepalingen van de circulaire CIR/GDF-02-T, deel II, §1.

**Na het leveren van de prestatie wordt u een factuur gestuurd met het te betalen bedrag
Wacht steeds met betalen tot na ontvangst van de factuur. Spontane betalingen zorgen niet voor een
versnelling van de behandeling van uw dossier.
Voor meer informatie omtrent de vergoedingen:
www.mobilit.fgov.be → Lucht → Vergoedingen**

ANNEXE 1 à la CIRCULAIRE GDF-02-T Ed. 1

DEMANDE D'AUTORISATION POUR HELIPORT TEMPORAIRE NON DESTINE A EFFECTUER DES BAPTEMES DE L'AIR

DEMANDEUR

– Dénomination:

.....

Numéro de TVA*:

Numéro d'entreprise*:

Numéro de registre national*:

.....

* cocher une case
(complet et obligatoire)

– Adresse:

.....

– Téléphone:

.....

– Fax (obligatoire):

.....

– E-mail:

.....

DONNEES DE FACTURATION (si différentes de celles du demandeur):

– Dénomination:

.....

Numéro de TVA*:

Numéro d'entreprise*:

Numéro de registre national*:

.....

* cocher une case
(complet et obligatoire)

– Adresse:

.....

– Téléphone:

.....

– Fax (obligatoire):

.....

– E-mail:

.....

HELIPORT TEMPORAIRE

Période pour laquelle la demande est introduite :

.....

Emplacement :

.....

.....

Coordonnées géographiques du centre de la FATO / TLOF (WGS84- N °, '," ; E °, ',") :

.....

HELICOPTERE(S)

Type :

Marques d'immatriculation :

Certificat de navigabilité n° :

Valable jusqu'au :

TYPE D'ACTIVITE ET EXPLOITANT CHARGE DES ACTIVITES

a) Vols privés

Exploitant :

.....

b) Vols taxis aériens

Exploitant :

.....

AOC n° :

Valable jusqu'au :

PILOTE(S) D'HELICOPTERE

Nom :

Prénom :

Licence n° :

Valable jusqu'au :

DATE :

SIGNATURE

DOCUMENTS A JOINDRE :

- 1) Autorisation du propriétaire ou du locataire du terrain ;
- 2) Autorisation du bourgmestre mentionnant heures et jours des activités ;
- 3) Une carte à l'échelle 1/10.000 reprenant les détails de l'héliport : FATO/TLOF, axe(s) de décollage ainsi que l'itinéraire d'accès dans le cas où la FATO/TLOF se trouve dans une zone bâtie d'une commune ou d'une ville;
- 4) Le cas échéant, une déclaration signée apportée sur le plan dont il est question au point 2), qui atteste qu'un pilote d'hélicoptère a reconnu le terrain et qui confirme que le terrain est conforme aux dispositions de la circulaire CIR/GDF-02-T, partie II, §1.

Après délivrance de la prestation, une facture mentionnant le montant à payer vous est envoyée. Attendez d'avoir reçu la facture avant de payer. Des paiements spontanés n'assurent pas un traitement plus rapide de votre dossier.

Pour plus d'informations en ce qui concerne les redevances:
www.mobilit.fgov.be → Air → Redevances

BIJLAGE 2 bij DE CIRCULAIRE GDF-02-T Uitg. 1

TOELATINGSAAVRAAG VOOR EEN TIJDELIJKE HELIHAVEN BESTEMD VOOR LUCHTDOPEN

1. GEGEVENS BETREFFENDE DE AANVRAGER

A) LUCHTVAARTEXPLOITANT:

Benaming:

- BTW-nummer*:
 Ondernemingsnummer*:
 Rijksregisternummer*:

.....

* Kruis één vakje aan (voluit en verplicht)

Adres:

Telefoon:

Fax: (verplicht):

E-mail:

B) FACTURATIEGEGEVENS (indien deze afwijken van de exploitant):

Benaming:

- BTW-nummer*:
 Ondernemingsnummer*:
 Rijksregisternummer*:

.....

* Kruis één vakje aan (voluit en verplicht)

Adres:

Telefoon:

Fax: (verplicht):

E-mail:

C) HOUDER VAN EEN:

- Machtiging van luchtdopen nr. geldig tot ⁽¹⁾
- Exploitatievergunning en bewijs van luchtvaartexploitant (AOC) geldig tot ^{(1) (2)}
- Regularisatie van een buitenlandse machtiging van luchtdopen ⁽¹⁾

D) PERSONEN BELAST MET DE VEILIGHEID OP DE GROND:

Naam	Functie

2. GEGEVENS BETREFFENDE DE TIJDELIJKE HELIHAVEN

A) PERIODE WAARVOOR DE AANVRAAG GEBEURT

.....

B) LIGGING:

– Adres :

– Geografische coördinaten van het middelpunt van de FATO/TLOF (WGS84- N °, '," ; E °, ',") :

3. GEGEVENS BETREFFENDE DE LUCHTVAARTEXPLOITANTEN BELAST MET HET UITVOEREN VAN DE LUCHTDOPEN⁽³⁾

A) LUCHTVAARTEXPLOITANT:

- Benaming:
- Adres:

B) HOUDER VAN EEN:

- Machtiging van luchtdopen nr. geldig tot ⁽¹⁾
- Exploitatievergunning en bewijs van luchtvaartexploitant (AOC) geldig tot ^{(1) (2)}
- Regularisatie van een buitenlandse machtiging van luchtdopen ⁽¹⁾

C) GEBRUIKTE TOESTELLEN:

Merk en type	Nationaliteits-en inschrijvingskenmerken

D) HELIKOPTERPILOTEN:

Naam	Aard van de vergunning	Vervaldatum

4. BIJ TE VOEGEN DOCUMENTEN:

- Lijst met gemachtigde personen voor het indienen van aanvragen in opdracht van de exploitant. Deze lijst moet ondertekend zijn door de exploitant.
- Toelating van de burgemeester met dagen en uren van de activiteiten.
- Toelating eigenaar of huurder van het terrein.
- Een plan van het NGI, schaal 1 /10000 waarop de FATO/TLOF, de naderings- en opstijgassen en het middelpunt van de FATO (in WGS 84) zijn weergegeven.
- Een schets van de tijdelijke helihaven ondertekend door een beroepspiloot waarop hij verklaart dat de helihaven voldoet aan de eisen beschreven in de omzendbrief GDF-02-T, deel II, §2.
- Kopie van de AOC. ^{(1) (2)}
- Een verklaring van de exploitant van de tijdelijke helihaven waarin staat dat de coördinatie van de activiteiten van de verschillende luchtvaartexploitanten die de luchtdopen uitvoeren gegarandeerd is. ⁽¹⁾

Ondergetekende verklaart dat in geval van goedkeuring een verzekering afgesloten zal worden om de aansprakelijkheid tegenover derden verbonden aan de exploitatie van de tijdelijke helihaven te dekken.

DATUM

HANDTEKENING

**Na het leveren van de prestatie wordt u een factuur gestuurd met het te betalen bedrag
Wacht steeds met betalen tot na ontvangst van de factuur. Spontane betalingen zorgen niet voor een
versnelling van de behandeling van uw dossier.
Voor meer informatie omtrent de vergoedingen:
www.mobilit.fgov.be → Lucht → Vergoedingen**

⁽¹⁾ Schrappen indien niet van toepassing

⁽²⁾ Buitenlandse exploitanten dienen een kopie van hun AOC bij te voegen

⁽³⁾ Dient ingevuld te worden door elke luchtvaartexploitant die deelneemt aan de luchtdopen

ANNEXE 2 à la CIRCULAIRE GDF-02-T Ed. 1

DEMANDE D'AUTORISATION POUR HELIPORT TEMPORAIRE DESTINE A EFFECTUER DES BAPTEMES DE L'AIR

1. DONNEES CONCERNANT LE DEMANDEUR

A) EXPLOITANT AERIEN :

– Dénomination:

Numéro de TVA*:

Numéro d'entreprise*:

Numéro de registre national*:

.....

* cocher une case
(complet et obligatoire)

– Adresse:.....

– Téléphone:.....

– Fax (obligatoire):.....

– E-mail:

B) DONNEES DE FACTURATION (si différentes de celles de l'exploitant):

– Dénomination:

Numéro de TVA*:

Numéro d'entreprise*:

Numéro de registre national*:

.....

* cocher une case
(complet et obligatoire)

– Adresse:

– Téléphone:

– Fax (obligatoire):

– E-mail:

C) DETENTEUR D'UNE :

– Autorisation de baptêmes de l'air n° :..... valable jusqu'au :.....⁽¹⁾

– Licence d'exploitation et d'un certificat d'exploitant aérien (AOC) valable jusqu'au :.....⁽¹⁾⁽²⁾

– Régularisation d'une autorisation de baptêmes de l'air- étrangère⁽¹⁾

D) PERSONNES CHARGEES DE LA SECURITE AU SOL :

NOM	FONCTION

2. DONNEES CONCERNANT L'HELIPORT TEMPORAIRE

A) PÉRIODE POUR LAQUELLE LA DEMANDE EST FAITE :

.....

B) SITUATION :

- Adresse :
.....
- Coordonnées géographiques du centre de la FATO/TLOF (WGS84 - N°, '," ; E °, ',") :
.....

3. DONNEES CONCERNANT LES EXPLOITANTS AERIENS CHARGES DES BAPTEMES DE L'AIR⁽³⁾

A) EXPLOITANT AÉRIEN :

- Dénomination :
- Adresse :

B) DÉTENTEUR D'UNE :

- Autorisation de baptêmes de l'air n° : valable jusqu'au :⁽¹⁾
- Licence d'exploitation et d'un certificat d'exploitant aérien (AOC) valable jusqu'au :⁽¹⁾⁽²⁾
- Régularisation d'une autorisation de baptêmes de l'air étrangère⁽¹⁾

C) APPAREILS UTILISÉS :

MARQUE ET TYPE	MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION

D) PILOTES D'HÉLICOPTÈRE :

NOM	TYPE DE LICENCE	DATE D'ECHEANCE

4. DOCUMENTS A JOINDRE :

- a. Liste des personnes mandatées pour l'introduction des demandes au nom de l'exploitant. Cette liste sera signée par l'exploitant.
- b. Autorisation du bourgmestre mentionnant les heures et jours des activités.
- c. Autorisation du propriétaire ou du locataire du terrain.
- d. Un plan IGN à l'échelle 1/10.000 reprenant l'endroit d'implantation de la FATO/TLOF ainsi que les axes de décollage/approche et le centre de la FATO exprimé en WGS 84.
- e. Un plan de l'héliport temporaire signé par un(e) pilote professionnel(le) et attestant que l'endroit choisi remplit les conditions de la circulaire GDF-02-T, partie II, §2.
- f. Copie de l'AOC.^{(1) (2)}
- g. Une déclaration de l'exploitant de l'héliport temporaire mentionnant que la coordination entre les différents exploitants aériens effectuant les vols est assurée.⁽¹⁾

Le soussigné certifie qu'en cas d'approbation, une assurance, vis-à-vis des tiers, couvrant la responsabilité incombant à l'exploitant de l'héliport temporaire, sera contractée.

DATE :

SIGNATURE

Après délivrance de la prestation, une facture mentionnant le montant à payer vous est envoyée. Attendez d'avoir reçu la facture avant de payer. Des paiements spontanés n'assurent pas un traitement plus rapide de votre dossier.

Pour plus d'informations en ce qui concerne les redevances:
www.mobilit.fgov.be → Air → Redevances

⁽¹⁾ Biffer si pas d'application.

⁽²⁾ Les exploitants étrangers doivent joindre une copie de leur AOC.

⁽³⁾ Doit être complété par chaque exploitant aérien participant au baptême de l'air.