

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 58

19 juillet 2000

Sommaire

ESPACE AERIEN LUXEMBOURGEOIS

Règlement grand-ducal du 7 juin 2000 relatif à l'organisation et aux procédures d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois page 1202

Règlement grand-ducal du 7 juin 2000 relatif à l'organisation et aux procédures d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu l'article 36 de la Constitution;

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et notamment son article 7;

Vu le règlement grand-ducal du 13 mars 1993 fixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne;

Vu le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg;

Vu le règlement ministériel modifié du 22 juin 1993 concernant la subdivision, la classification et les conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois, les procédures de calage altimétrique, ainsi que les organes chargés de fournir les services de la circulation aérienne;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Titre I. – Définitions

Art. 1^{er}. a) Aux fins de l'application du présent règlement, les expressions ci-dessous ont la signification suivante:

Centre de contrôle d'approche (APP). Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens relevant de son autorité et associés à un ou plusieurs aérodromes.

Centre de contrôle régional (ACC). Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens relevant de son autorité.

Code transpondeur. Numéro assigné à une réponse émise par un transpondeur.

Espace aérien contrôlé. Portion de région d'information de vol ou de région supérieure d'information de vol, de dimensions déterminées à l'intérieur de laquelle le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés.

Note. – «Espace aérien contrôlé» est un terme générique qui désigne l'un ou l'autre des espaces aériens contrôlés de classe A, B, C, D ou E.

Espace aérien contrôlé de classe A. Espace aérien où sont admis les vols IFR et où ne sont pas admis les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent les espacements entre les vols IFR.

Espace aérien contrôlé de classe B. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe C. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe D. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe E. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

Espace aérien non contrôlé de classe G. Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

Espacement. Intervalle ménagé par un organisme du contrôle de la circulation aérienne entre les positions de deux aéronefs et exprimé en distance horizontale, en différence de niveau ou en temps de vol.

ft. Abréviation utilisée pour désigner l'unité de mesure de distance: Pied.

hPa. Abréviation utilisée pour désigner l'unité de mesure de pression: Hectopascal.

IFR. Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

Km. Abréviation utilisée pour désigner l'unité de mesure de distance: Kilomètre.

kt. Abréviation utilisée pour désigner l'unité de mesure de vitesse: Noeud.

Niveau: Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol. Un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type:

a) calé sur le QNH, indique l'altitude;

b) calé sur une pression de 1013,2 hectopascals, indique l'altitude pression et peut être utilisé pour indiquer le niveau de vol.

Niveau de vol (FL). Surface isobare liée à une pression de référence spécifiée (1013,2 hectopascals) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pressions spécifiés.

Région de contrôle terminale (TMA). Région de contrôle établie en principe, au carrefour de routes aériennes aux environs d'un ou de plusieurs aéroports importants.

Région d'information de vol (FIR). Espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Note. - Cet espace aérien n'a de limite supérieure que s'il est surmonté par une région supérieure d'information de vol.

Région supérieure de contrôle (UTA). Région de contrôle, établie à l'intérieur d'une région supérieure d'information de vol, et qui n'est pas une voie aérienne.

Région supérieure d'information de vol (UIR). Espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au-dessus d'une limite spécifiée.

Services de la circulation aérienne. Terme générique désignant à la fois le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte.

Tour de contrôle (TWR). Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation d'aéroport.

VFR. Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Voie aérienne (AWY). Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotée d'aides radio à la navigation.

Vol IFR. Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR. Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial. Vol VFR autorisé par un organisme de contrôle de la circulation aérienne dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue.

Zone de contrôle (CTR). Espace aérien contrôlé s'étendant à partir de la surface du sol ou de l'eau jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite. Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

b) les latitudes et longitudes indiquées sont exprimées dans le système géodésique mondial - 1984 (WGS 84).

Titre II - Organisation de l'espace aérien

Art. 2. L'espace aérien luxembourgeois est une partie intégrante des régions d'information de vol de Bruxelles, conformément au plan régional Europe de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Il est constitué par:

1) La région supérieure d'information de vol (UIR) de Bruxelles située au-dessus du territoire luxembourgeois et s'étendant verticalement, sans limite supérieure, à partir du niveau de vol 195 (exclu). Celle-ci comprend:

a) la région supérieure de contrôle (UTA), s'étendant verticalement à partir du FL 195 (exclu) jusqu'au FL 460 (inclus). Cet espace est un espace aérien contrôlé de classe A;

b) l'espace aérien au-dessus du FL 460, qui est un espace non-classifié.

2) La région d'information de vol (FIR) de Bruxelles, s'étendant verticalement à partir de la surface du sol jusqu'au FL 195 (inclus). Celle-ci comprend:

a) La région inférieure de contrôle (LCTA) constituée de l'espace aérien au-dessus du territoire luxembourgeois, à l'exception des voies aériennes (AWY), à partir du FL 135 (exclu) jusqu'au FL 195 (inclus). Cette partie est un espace aérien contrôlé de classe B;

b) Les voies aériennes (AWY) d'une largeur de 10 NM et s'étendant verticalement à partir d'une altitude de 1350 m (4500 ft) jusqu'au FL 195 (inclus). Ces espaces aériens contrôlés sont de classe D jusqu'au FL 135 (inclus) et de classe B au-dessus du FL 135;

c) La région de contrôle terminale (TMA) de l'aéroport de Luxembourg s'étendant verticalement:

- au-dessus du territoire luxembourgeois à partir d'une altitude de 750 m (2500 ft) jusqu'au FL 135 (inclus). Cet espace est un espace aérien contrôlé de classe D;

- hors du territoire luxembourgeois, sur base d'accords bilatéraux, à partir d'une altitude de 750 m (2500 ft) jusqu'au FL 75 (inclus). Ces parties d'espace sont de classe D à l'exception de la partie au-dessus de l'Allemagne qui est un espace aérien contrôlé de classe E. Ses limites latérales sont définies comme suit:

Lignes droites joignant les positions géographiques ci-après:

1. 49°54'27" N - 006°13'26" E

2. 49°49'57" N - 006°30'26" E

3. 49°47'27" N - 006°33'26" E

4. 49°38'57" N - 006°32'56" E

5. 49°34'17" N - 006°28'11" E
6. 49°27'17" N - 006°32'36" E
7. 49°27'17" N - 006°28'56" E
8. 49°27'10" N - 005°47'36" E
9. 49°35'37" N - 005°43'56" E
10. 49°40'32" N - 005°49'56" E

11. 49°43'27" N - 005°49'56" E, puis le long de la frontière entre la Belgique et le Luxembourg jusqu'au point 1 ci-dessus (49°54'27" N - 006°13'26" E).

d) Les parties d'espace, issues d'une délégation des services de la circulation aérienne du centre de contrôle régional de Francfort au centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg.

- L'espace désigné FRA-LUX 1:

Limites verticales:

- Plancher: 750 m/2500 ft. QNH),
- Plafond: FL 135 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

12. 50°07'48" N - 006°08'16" E
13. 50°07'48" N - 006°14'00" E
14. 49°57'00" N - 006°14'00" E
15. 49°54'00" N - 006°16'00" E
16. 49°49'00" N - 006°30'50" E
17. 49°47'30" N - 006°33'30" E
18. 49°41'30" N - 006°33'30" E
19. 49°41'30" N - 006°27'40" E, puis le long de la frontière entre l'Allemagne et le Luxembourg jusqu'au point 12.

- L'espace désigné FRA-LUX 2:

Limites verticales:

- Plancher: 750 m/2500 ft. QNH),
- Plafond: FL 105 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

19. 49°41'30" N - 006°27'40" E
18. 49°41'30" N - 006°33'30" E
20. 49°27'20" N - 006°32'40" E
21. 49°38'20" N - 006°25'30" E, puis le long de la frontière entre l'Allemagne et le Luxembourg jusqu'au point 19.

- L'espace désigné FRA-LUX 3:

Limites verticales:

- Plancher: 750 m/2500 ft. QNH),
- Plafond: FL 135 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

21. 49°38'20" N - 006°25'30" E
20. 49°27'20" N - 006°32'40" E
22. 49°27'17" N - 006°28'56" E, puis le long des frontières entre l'Allemagne et la France et l'Allemagne et le Luxembourg jusqu'au point 21.

Ces 3 espaces sont des espaces aériens contrôlés de classe E de 750 m (2500 ft) jusqu'au FL 100 (exclu et de classe C à et au-dessus du FL 100.

e) La partie d'espace désignée REIMS/LUX, issue d'une délégation des services de la circulation aérienne du centre de contrôle régional de Reims (Centre en Route de la Navigation Aérienne-Est) au centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg.

Limites verticales:

- Plancher: 750 m/2500 ft. QNH),
- Plafond: FL 135 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

22. 49°27'17" N - 006°28'56" E
23. 49°27'17" N - 006°02'47" E, puis le long de la frontière entre la France et le Luxembourg jusqu'au point 22.

Cet espace est un espace aérien contrôlé de classe D.

f) La partie d'espace désignée PAR/LUX, issue d'une délégation des services de la circulation aérienne du centre de contrôle régional de Paris (Centre en Route de la Navigation Aérienne-Nord) au centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg.

Limites verticales:

- Plancher: 750 m/2500 ft. QNH),
- Plafond: FL 135 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

- 24. 49°27'10" N - 006°00'00" E
- 8. 49°27'10" N - 005°47'36" E
- 25. 49°32'10" N - 005°45'30" E, puis le long des frontières entre le Luxembourg, la France et la Belgique jusqu'au point 24.

Ces espace est un espace aérien contrôlé de classe D.

g) Les parties d'espaces, issues d'une délégation des services de la circulation aérienne du centre de contrôle régional de Bruxelles au centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg:

– L'espace désigné BRU/LUX 1:

Limites verticales:

- Plancher: 750 m/2500 ft. QNH,
- Plafond: FL 135 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

- 25. 49°32'10" N - 005°45'30" E
- 9. 49°35'37" N - 005°43'56" E
- 10. 49°40'32" N - 005°49'56" E
- 11. 49°43'27" N - 005°49'56" E, puis le long des frontières entre le Luxembourg, la France et la Belgique jusqu'au point 25.

Cet espace est un espace aérien contrôlé de classe D.

– L'espace désigné BRU/LUX 2:

Limites verticales:

- Plancher: FL55 inclus,
- Plafond: FL135 inclus.

Limites latérales: lignes droites joignant les positions géographiques suivantes:

- 11. 49°43'27" N - 005°49'56" E
- 10. 49°40'32" N - 005°49'56" E
- 9. 49°35'37" N - 005°43'56" E
- 25. 49°32'10" N - 005°45'30" E, puis le long de la frontière entre la Belgique et la France jusqu'au point 26;
- 26. 49°40'38" N - 005°17'28" E
- 27. 49°41'05" N - 005°31'16" E
- 28. 49°47'33" N - 005°47'16" E, puis le long de la frontière entre la Belgique et le Luxembourg jusqu'au point 11.

Cet espace est un espace aérien contrôlé de classe B.

h) La zone de contrôle (CTR) de l'aéroport de Luxembourg:

Limites verticales:

- Plancher: SOL,
- Plafond: 750 m/2500 ft. QNH.

Limites latérales: Elles sont délimitées horizontalement par deux arcs de cercle de 5 NM de rayon centrés respectivement sur les positions géographiques 49°35'2,0"N 006°05'48,7"E et 49°38'50,4"N 006°16'02,7"E, les arcs de cercle étant réunis par leurs tangentes.

Cet espace est un espace aérien contrôlé de classe D.

i) L'espace aérien au-dessus du territoire luxembourgeois et non-compris dans les espaces énumérés ci-dessus, est un espace aérien non contrôlé de classe G.

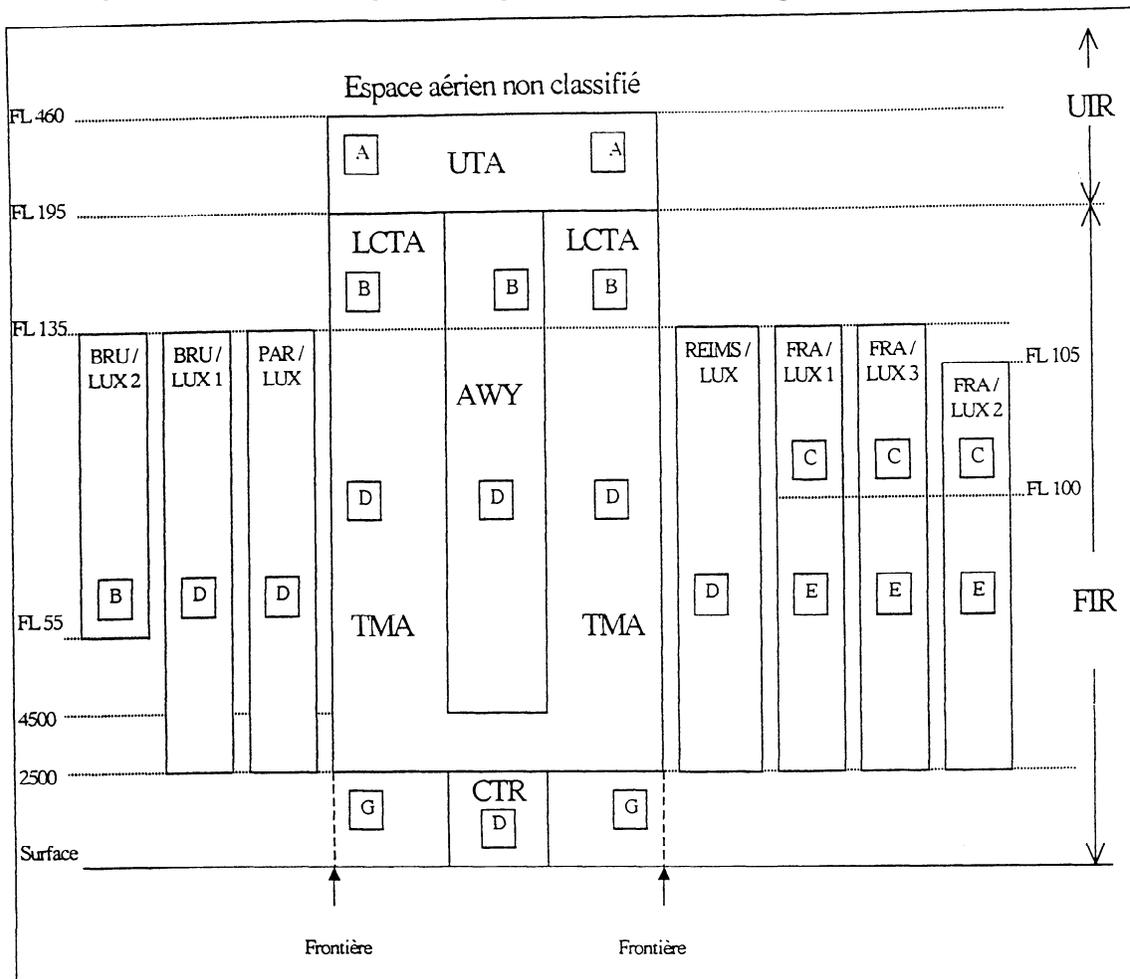
j) La zone interdite EL - P01:

Limites verticales:

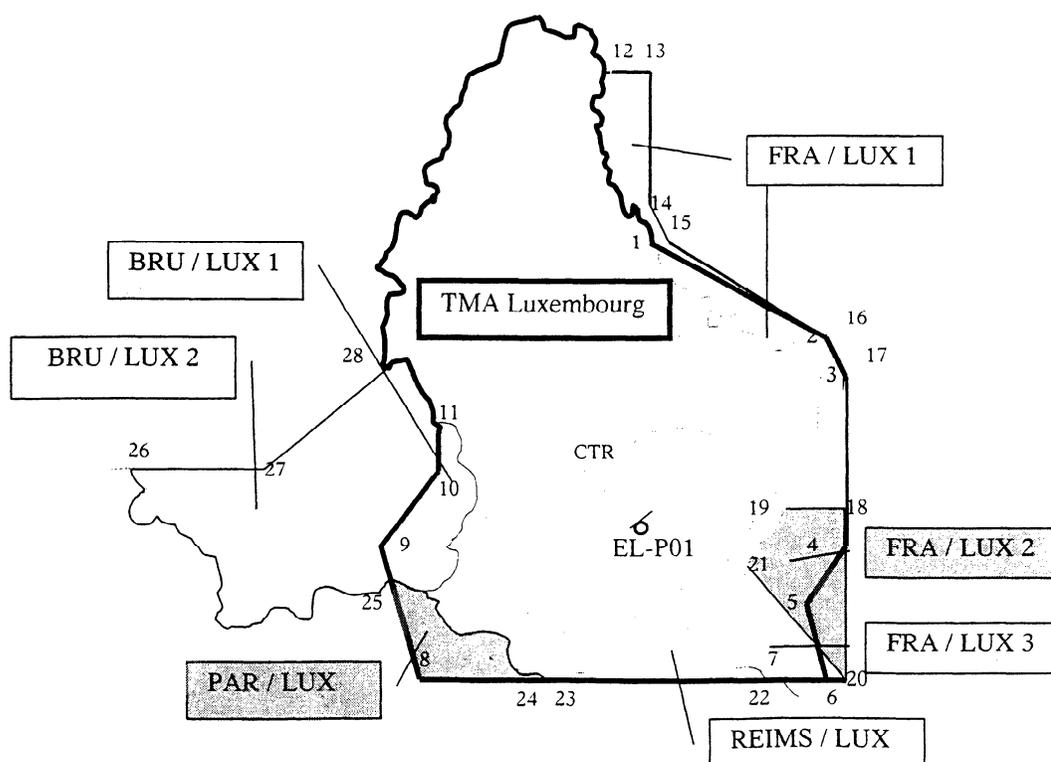
- Plancher: SOL,
- Plafond: 750 m/2500 ft. QNH.

Limites latérales: rayon de 0,16 NM et centrée sur la position géographique 49°35'53,5"N-006°12'12,6"E.

Coupe verticale schématique de l'espace aérien luxembourgeois en FIR/JIR Bruxelles



Représentation schématique des limites horizontales de l'espace aérien luxembourgeois en FIR/UIR Bruxelles



1 49°54'27"N - 006°13'26"E	10 49°40'32"N - 006°49'56"E	19 49°41'30"N - 006°27'40"E
2 49°49'57"N - 006°30'26"E	11 49°43'27"N - 006°49'56"E	20 49°27'20"N - 006°32'40"E
3 49°47'27"N - 006°33'26"E	12 49°07'48"N - 006°08'16"E	21 49°38'20"N - 006°25'30"E
4 49°38'57"N - 006°32'56"E	13 49°07'48"N - 006°14'00"E	22 49°27'17"N - 006°28'56"E
5 49°34'17"N - 006°28'11"E	14 49°57'00"N - 006°14'00"E	23 49°27'17"N - 006°02'47"E
6 49°27'17"N - 006°32'36"E	15 49°54'00"N - 006°16'00"E	24 49°27'10"N - 006°00'00"E
7 49°27'17"N - 006°28'56"E	16 49°49'00"N - 006°30'50"E	25 49°32'10"N - 005°45'30"E
8 49°27'10"N - 006°47'36"E	17 49°47'30"N - 006°33'30"E	26 49°40'38"N - 005°17'28"E
9 49°35'37"N - 006°43'56"E	18 49°41'30"N - 006°33'30"E	27 49°41'05"N - 005°31'16"E
		28 49°47'33"N - 005°47'16"E

Titre III - Procédures

Chapitre I – Utilisation des espaces aériens

Art. 3. Les différents espaces aériens sont soumis aux conditions d'utilisation décrites ci-après:

a) Espace aérien non classifié: L'espace aérien au-dessus du FL 460 est un espace aérien non classifié, non contrôlé, dans lequel seuls sont admis les vols IFR.

Les aéronefs évoluant dans cet espace aérien sont soumis aux conditions ci-après:

- le dépôt d'un plan de vol est obligatoire;
- les aéronefs garderont l'écoute sur la fréquence radio appropriée, établiront des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol et rendront compte de leur position conformément aux dispositions du paragraphe 3.6.3. du règlement grand-ducal du 13 mars 1993 fixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne;
- les aéronefs doivent être équipés d'un transpondeur secondaire en état de fonctionnement répondant aux interrogations du mode A avec 4096 codes et du mode C avec information automatique de l'altitude-pression.

b) les conditions d'utilisation des espaces aériens de classe A, B, C, D, E, F et G sont précisées à l'Appendice 4 du règlement grand-ducal du 13 mars 1993 prémentionné.

Art. 4. Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés dans la zone de contrôle de l'aéroport de Luxembourg (CTR) entre 30 minutes avant le lever du soleil et 30 minutes après le coucher du soleil sous les conditions ci-après:

1. La visibilité au sol devra être au moins égale à 1500 m (800 m pour les hélicoptères s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision);
2. Les demandes d'autorisation de ces vols seront examinées séparément;
3. Ces vols devront être effectués hors des nuages et en vue de la surface;
4. Un espacement sera assuré entre tous les vols VFR spéciaux et entre ces vols et tous les vols IFR.

Art. 5. Des vols VFR de nuit, vols effectués selon les règles de vol à vue entre 30 minutes après le coucher du soleil et 30 minutes avant le lever du soleil, peuvent être effectués dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire luxembourgeois jusqu'au FL 95 (inclus).

Art. 6. Les conditions d'utilisation de la zone de contrôle de l'aéroport de Luxembourg (CTR) et/ou de la région de contrôle terminale (TMA) de Luxembourg à et au-dessus de l'altitude de transition (1350 m/4500 ft) peuvent être modifiées temporairement par le directeur de l'administration de l'aéroport de Luxembourg.

Toute modification temporaire sera signalée au Ministère des Transports, Direction de l'Aviation Civile et portée à la connaissance des intéressés avec indication de la date limite pour l'applicabilité de la modification temporaire.

Chapitre II. Organismes chargés de fournir les services de la circulation aérienne

Art. 7. Les services de la circulation aérienne sont assurés:

- 1) Dans la région supérieure d'information de vol (UIR) de Bruxelles:
 - a) au-dessus du FL 245 par l'Organisation Européenne pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (EUROCONTROL);
 - b) entre le FL 195 (exclu) et le FL 245 (inclus) par BELGOCONTROL;
- 2) Dans la région inférieure de contrôle (LCTA), du FL 135 (exclu) au FL 195 (inclus) par BELGOCONTROL;
- 3) Dans la région de contrôle terminale (TMA) jusqu'au FL 135 (inclus) par le centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg.

Lorsque les services de la circulation aérienne ne sont pas assurés par le centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg, ceux-ci sont rendus par BELGOCONTROL dans l'espace aérien situé au-dessus de l'altitude de transition (1350 m/4500 ft). L'espace ainsi considéré conserve son statut d'espace aérien de classe D.

4) Par le centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg, respectivement la Tour de contrôle de l'aéroport de Luxembourg dans:

- a) la zone de contrôle (CTR) de l'aéroport de Luxembourg;
- b) l'espace aérien non contrôlé de classe G.

Chapitre III - Altimétrie

Art. 8. L'altitude de transition est l'altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle, la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude. Dans l'espace aérien luxembourgeois et les parties d'espace déléguées, elle est fixée à 1350 m/4500 ft).

Art. 9. Le niveau de transition est le premier niveau de vol égal ou supérieur à l'altitude de transition auquel et au-dessus duquel la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol. Il est déterminé par le centre de contrôle d'approche de l'aéroport de Luxembourg en fonction des valeurs QNH suivant le tableau ci-après:

QNH	Niveau de transition
960 - 979,9 hPa	FL 65
980 - 999,9 hPa	FL 60
1000 - 1014,9 hPa	FL 55
1015 - 1034,9 hPa	FL 50
1035 - 1050,0 hPa	FL 45

Chapitre IV - Dispositions finales

Art. 10. Le règlement ministériel modifié du 22 juin 1993 concernant la subdivision, la classification et les conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois, les procédures de calage altimétrique, ainsi que les organes chargés de fournir les services de la circulation aérienne, est abrogé.

Art. 11. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

Palais de Luxembourg, le 7 juin 2000.
Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
Henri
Grand-Duc héritier