

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

N. 94 — 3026

[S-Mac — 14209]

15 SEPTEMBER 1994

Koninklijk besluit tot vaststelling van de vliegverkeersregelen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlagen 2, 11 en 15;

Gelet op het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart "EUROCONTROL", en op de bijlagen, ondertekend te Brussel op 13 december 1960, goedgekeurd bij de wet van 12 maart 1962 en gewijzigd bij het Protocol van Brussel van 12 februari 1981, goedgekeurd bij de wet van 16 november 1984;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikelen 5 en 8;

Overwegende dat de Executieven zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Financiën,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Définitions

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

Adviesluchtruim : luchtruim met welbepaalde atmetingen, of aangewezen route waarbinnen de adviserende luchtverkeersdienstverlening is verzekerd.

Adviesroute : aangewezen route langs dewelke adviserende luchtverkeersdienstverlening wordt verzekerd.

Adviserende luchtverkeersdienstverlening : dienstverlening in een adviesluchtruim met het doel zoveel mogelijk de scheiding van de luchtvaartuigen die overeenkomstig een IFR-vliegplan vliegen te verzekeren.

Aërodyne : ieder luchtvaartuig dat zijn stijfkracht in vlucht hoofdzakelijk verkrijgt door aërodynamische krachten.

Aërostaat : ieder luchtvaartuig dat zijn stijfkracht hoofdzakelijk verkrijgt door zijn drijfvermogen in de lucht.

AIRAC : letterwoord (Aeronautical Information Regulation and Control) voor een systeem dat tot doel heeft omstandigheden, die wijzigingen in de praktische exploitatie tot gevolg hebben, vooraf bekend te maken en dit op basis van gemeenschappelijke data van inwerkingtreding.

Alarmdienst : dienst verzekerd met het oog op het waarschuwen van de geëigende diensten wanneer luchtvaartuigen de hulp nodig hebben van opsporings- en reddingsdiensten en die aan deze geëigende diensten de nodige medewerking verlenen.

Algemeen verkeersleidingsgebied : verkeersleidingsgebied dat zich in opwaartse richting uitstrekt vanaf een vastgestelde grens boven het aardoppervlak.

Algemene verkeersleiding : luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in algemene verkeersleidingsgebieden.

Altitude : de verticale afstand tussen een niveau, een punt of een als punt te beschouwen voorwerp en het gemiddeld zeeniveau (MSL).

ATS (Luchtverkeersdienstverlenings)-route : een bepaalde route bestemd om de nodige kanalisering van het verkeer te waarborgen ten einde toe te laten de luchtverkeersdienstverlening te verzekeren.

Baan : een welbepaald rechthoekig gebied op een landluchtvaartterrein, aangelegd ten behoeve van het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen.

Ballon : aërostaat die niet aangedreven wordt door een voortstuwingsinrichting.

**MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE**

F. 94 — 3026

[S-Mac — 14209]

15 SEPTEMBRE 1994

Arrêté royal fixant les règles de l'air

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment les annexes 2, 11 et 15;

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", et ses annexes, signées à Bruxelles le 13 décembre 1960, approuvées par la loi du 12 mars 1962 et modifiées par le Protocole de Bruxelles du 12 février 1981, approuvé par la loi du 16 novembre 1984;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment ses articles 5 et 8;

Considérant que les Exécutifs ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques et de Notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE Ier. — Définitions

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

Accident : événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

— dans l'aéronef, ou

— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

— directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres, ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Est considérée comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave n'ait été repérée.

Acrobaties aériennes : manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

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.

Bevoegde ATS-overheid : de gebiedende overheid aangewezen door de Minister, belast met het bestuur van de luchtvaart, of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, om het luchtverkeer te verzekeren in een bepaald luchtruim.

Bewegingsterrein : deel van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van luchtvaartuigen, met inbegrip van het manoeuvreerterrein en het platform.

Bijzondere aard van de vlucht : aanduiding die in voorkomend geval vermeldt dat de luchtverkeersdiensten een bepaald luchtvaartuig op een bijzondere wijze dienen te behandelen.

Bijzondere VFR-vlucht : gecontroleerde VFR-vlucht toegelaten in een plaatselijk verkeersleidingsgebied onder omstandigheden, die slechter zijn dan de zichtweersomstandigheden.

Doorlopend vliegplan : (RPL) vliegplan betreffende een reeks van regelmatig uitgevoerde vluchten, meermaals herhaald, en met dezelfde basiskenmerken, ingediend door een uitbater om door de luchtverkeersdienst bewaard en op doorlopende wijze gebruikt te worden.

Gebied met beperkingen : luchtruim met bepaalde afmetingen waarin de vlucht van luchtvaartuigen onderworpen is aan bepaalde specifieke voorwaarden.

Gecontroleerd luchtvaartterrein : een luchtvaartterrein waar de luchtverkeersleiding verzekerd wordt voor het luchtvaartterreinverkeer.

Gecontroleerde vlucht : elke vlucht uitgevoerd in overeenstemming met een klaring van de luchtverkeersleiding.

Geldend vliegplan : vliegplan met inbegrip van eventuele wijzigingen ten gevolge van klaringen gegeven na het opstellen van het oorspronkelijk vliegplan.

Geschatte tijd van vertrek van de parkeerplaats : tijd waarop kan verwacht worden dat het luchtvaartuig zich zal beginnen verplaatsen voor het vertrek.

Gevaarlijk gebied : luchtruim met welbepaalde afmetingen waarin voor de vlucht van luchtvaartuigen gevaarlijke activiteiten kunnen plaatsvinden tijdens bepaalde periodes.

Grondkoers : projectie op het aardoppervlak van de vliegbaan van een luchtvaartuig waarvan de richting op een willekeurig punt, doorgaans wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, magnetische of met rooster).

Grondzicht : het zicht op een luchtvaartterrein, medegedeeld door een daartoe aangestelde waarnemer.

Hefschroefvliegtuig : aërodyne die zijn stijfkracht in vlucht hoofdzakelijk verkrijgt door reactiekrachten van de lucht op één of meer rotoren die, aangedreven door een voortstuwinginrichting, rond merkbaar verticale assen draaien.

Hoogte : verticale afstand tussen een vlieghoogte een punt of een met een punt gelijkgesteld voorwerp en een welbepaald referentieniveau.

IFR : letterwoord gebruikt om de instrumentvliegvoorschriften aan te duiden.

IFR-vlucht : een vlucht uitgevoerd in overeenstemming met de instrumentvliegvoorschriften.

IMC : letterwoord gebruikt om de instrumentweersomstandigheden aan te duiden.

Incident : voorval, ander dan ongeval, in verband met het gebruik van een luchtvaartuig, dat de veiligheid van de exploitatie ervan in gevaar brengt of in gevaar kan brengen.

Ingediend vliegplan : vliegplan zoals het door de bestuurder of zijn aangewezen vertegenwoordiger bij een luchtverkeersdienst werd ingediend, zonder de latere wijzigingen.

Instrumentnaderingsprocedure : een opeenvolging van vooraf bepaalde (vlieg)manoeuvres uitsluitend uitgevoerd met behulp van blindvlieg-instrumenten, met een vastgestelde veiligheidsmarge boven hindernissen, die aanvangt vanaf de naderingsaanvangspositie of, desgevallend, vanaf het begin van een bepaalde naderingsroute tot een punt van waar de landing kan uitgevoerd worden, en vervolgens, indien de landing niet uitgevoerd wordt, tot een punt waar de criteria voor het overvliegen van hindernissen met betrekking tot wachtgebieden of luchtverkeersroutes van toepassing worden.

Instrumentweersomstandigheden : weersomstandigheden, uitgedrukt in functie van zicht, afstand tot de wolken en de wolkenbasis, die lager zijn dan de voorgeschreven minima voor zichtweersomstandigheden.

Aérodrome contrôlé : aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Aérodrome de dégagement : aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Aérodrome : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

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

Aérostat : tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Aéroport international : tout aéroport que l'Etat contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport 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.

AIRAC : acronyme (Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques) désignant un système qui a pour but la notification à l'avance, sur la base de dates communes de mise en vigueur, de circonstances impliquant des changements importants dans les pratiques d'exploitation.

Aire à signaux : aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage : partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, le ravitaillement en ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Altitude : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).

Altitude de transition : altitude ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne : autorisation accordée à un aéronef de manoeuvrer dans des conditions spécifiées par un organe du contrôle de la circulation aérienne, dénommée ci-après "autorisation".

Autorité ATS compétente : l'autorité appropriée désignée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

Avion : aërodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon : aérostat non entraîné par un organe moteur.

Bâtiment : tout engin utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

Bureau de piste des services de la circulation aérienne : organe chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vols soumis avant le départ.

Bureau du contrôle d'approche : organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Cap : orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou grille).

Caractère spécial du vol : indication précisant éventuellement si les organes des services de la circulation aérienne doivent accorder un traitement spécial à un aéronef donné.

Internationale luchthaven : een luchtvaartterrein, dat door een lidstaat, op wiens grondgebied het is gelegen, is aangewezen als een luchtvaartterrein van vertrek en aankomst voor internationaal luchtverkeer, waar de formaliteiten met betrekking tot douane, personencontrole, openbare gezondheid, veterinaire controle, fyto-sanitaire controle en dergelijke worden verricht.

Klaring (luchtverkeers-): machtiging gegeven aan een luchtvaartuig om te manoeuvreren onder de door een luchtverkeersleidingsdienst gestelde voorwaarden, hierna "klaring" genoemd.

Klaringsgrens : punt tot waar de door de luchtverkeersleiding gegeven klaring aan een luchtvaartuig geldt.

Koers : de richting waarin de langzas van een luchtvaartuig wijst, gewoonlijk uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, magnetische, kompas of met rooster).

Kruishoogte : vlieghoogte waarop een luchtvaartuig zich tijdens een aanzienlijk deel van een vlucht handhaaft.

Kunstvluchten : door een luchtvaartuig bewust uitgevoerde bewegingen die een plotse wijziging van de stand, een abnormale positie of een abnormale snelheidsverandering omvatten.

Landingsterrein : deel van het bewegingsterrein bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen.

Lid van het stuurpersoneel : lid van het boordpersoneel, houder van een vergunning, belast met taken die van direct belang zijn voor de besturing van een luchtvaartuig tijdens de vliegtijd.

Lokale vlucht : een vlucht uitgevoerd rondom een luchtvaartterrein op zodanig afstand dat vanaf de grond gegeven optische seinen steeds waarneembaar zijn.

Luchtschip : aërostaat aangedreven door een voortstuwingsinrichting.

Luchtruimen voor luchtverkeersdienstverlening : luchtruim van bepaalde afmetingen, aangeduid door letters van het alfabet, binnen hetwelk bepaalde types van vlucht zijn toegelaten en waarvoor diensten van luchtverkeer en exploitatieregels zijn uitgewerkt. De verschillende soorten ATS-luchtruim behoren tot de klassen A tot G.

Luchtvaartgids (A.I.P.) : officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer.

Luchtvaartinformatiecirculaire : bericht dat inlichtingen bevat die niet voldoen aan de voorwaarden tot de uitgifte van een NOTAM of tot de inlassing in een luchtvaartgids (AIP), maar die de veiligheid betreffen van de vluchten, het luchtverkeer of andere problemen van technische, administratieve of wettelijke aard.

Luchtvaartinlichting : luchtvaartinformatie die volgende gegevens bevat :

- AIP
- NOTAM
- AIRAC
- AIC
- Informatie voorafgaand aan de vlucht.

Luchtvaartterrein : 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.

Luchtvaartterreinverkeer : het geheel van het verkeer op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein en van de luchtvaartuigen die zich bevinden in het verkeerscircuit van het betrokken luchtvaartterrein dan wel dit circuit binnenvliegen of verlaten.

Luchtvaartterreinverkeersgebied : luchtruim van bepaalde afmetingen rondom een bepaald luchtvaartterrein met het doel het luchtvaartterreinverkeer te beveiligen.

Luchtvaartuig : ieder toestel dat in de dampkring kan worden gehouden tengevolge van krachten die de lucht, daarop uitoefent met uitzondering van deze krachten op het aardoppervlak.

Luchtverkeer : alle luchtvaartuigen in vlucht en deze zich bewegend op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein.

Luchtverkeersdienstverlening : algemeen begrip dat ofwel slaat op de vluchtinlichtingenverstrekking, de alarmdienst, de luchtverkeersleiding (algemene verkeersleiding, naderingsverkeersleiding en plaatselijke verkeersleiding).

Centre de contrôle régional : organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre d'information de vol : organe chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Circulaire d'information aéronautique (AIC) : avis contenant des renseignements qui ne satisfont pas aux conditions d'émission d'un NOTAM ou d'insertion dans une publication d'information aéronautique, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne, ou d'autres questions techniques, administratives ou législatives.

Circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

Circulation à la surface : déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aéroport, à l'exclusion des décollages et des atterrissages, mais comprenant aussi, dans le cas d'un hélicoptère, le déplacement en vol au ras de la surface de l'aéroport à une hauteur permettant d'utiliser l'effet de sol et à une vitesse correspondant à celle de la circulation à la surface.

Circulation d'aéroport : ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aéroport et des aéronefs lorsqu'ils se trouvent dans un circuit d'aéroport, lorsqu'ils y entrent ou lorsqu'ils en sortent.

Conditions météorologiques de vol aux instruments : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Contrôle d'aéroport : service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aéroport.

Contrôle d'approche : service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Durée totale estimée : dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aéroport de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aéroport de destination.

Dirigeable : aérostat entraîné par un organe moteur.

Espace aérien à service consultatif : espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré aux vols IFR et aux vols VFR dans les espaces aériens ATS des classes A, B, C, D et E.

Espaces aériens des services de la circulation aérienne : espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation. Les espaces aériens ATS appartiennent aux classes A à G.

Hauteur : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Hélicoptère : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Heure d'approche prévue : heure à laquelle les services du contrôle de la circulation aérienne prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le point d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.

Heure d'arrivée prévue : dans le cas des vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aéroport ne dispose pas d'aide de navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aéroport. Dans le cas des vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aéroport.

Luchtverkeersdienst : algemeen begrip dat ofwel een luchtverkeersleidingsdienst, ofwel een vluchtinlichtingencentrum ofwel een luchtverkeersmeldingspost (briefing) aanduidt.

Luchtverkeersleiding : dienstverlening met het doel :

a) — aanvaringen of botsingen tussen luchtvaartuigen te voorkomen;
— botsingen tussen luchtvaartuigen en hindernissen op het manoeuvreerterrain te voorkomen;

b) een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden.

De luchtverkeersleiding bestaat uit : de algemene verkeersleiding, de naderingsverkeersleiding en de plaatselijke verkeersleiding.

Luchtverkeersleidingsdienst : algemeen begrip dat ofwel een verkeersleidingscentrum, ofwel een naderingsverkeersleidingsdienst ofwel een plaatselijke verkeersleidingsdienst aanduidt.

Luchtverkeersmeldingspost : luchtverkeersdienst, belast met het in ontvangst nemen van meldingen met betrekking tot de luchtverkeersdienstverlening en van vóór het vertrek in te dienen vliegplannen.

Luchtweg : een algemeen verkeersleidingsgebied of een gedeelte daarvan dat de vorm heeft van een corridor en uitgerust is met radionavigatiehulpmiddelen.

Manoeuvreerterrain : deel van het luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van luchtvaartuigen, met uitzondering van het platform.

Meldingspunt : een geografisch bepaalde plaats ten opzichte waarvan de positie van een luchtvaartuig kan worden gemeld.

Motorzweefvliegtuig : aërodyne die, wanneer de voortstuwingsinrichting tot stilstand is gebracht, de vliegeigenschappen vertoont van een zweefvliegtuig.

Nacht : tijd begrepen tussen dertig minuten na zonsopgang en dertig minuten vóór zonsopgang.

Naderingsverkeersleiding : luchtverkeersleiding voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten.

Naderingsverkeersleidingsdienst : een dienst belast met het verzekeren van verkeersleiding aan gecontroleerde vluchten die aankomen of vertrekken van één of meer luchtvaartterreinen.

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

NOTAM : kennisgeving met inlichtingen omtrent de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure, -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat operationeel luchtvaartpersoneel tijdig kennis neemt.

Ongeval : een voorval verband houdende gebruik van een luchtvaartuig dat plaats vindt tussen het tijdstip waarop iemand aan boord gaat van het luchtvaartuig met de bedoeling om te vliegen tot het tijdstip dat alle personen weer zijn uitgestapt, waarin :

a) iemand dodelijk of ernstig wordt verwond als gevolg van :

— het verblijf in het luchtvaartuig;

— rechtstreeks contact met enig deel van het luchtvaartuig, inclusief delen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of

— rechtstreeks blootstaan aan de uitlaatstroom van een straalmotor, uitgezonderd wanneer de verwondingen van natuurlijke oorzaak, zelf toegebracht of toegebracht zijn door anderen, of wanneer de verwondingen zijn opgelopen door een versteking die was verborgen buiten de ruimten die normaal toegankelijk zijn voor passagiers en bemanning; of

b) het luchtvaartuig schade of structurele gebreken oploopt die :

— nadelig van invloed is op de structurele sterkte, verrichtingen of vluchtkenmerken van het luchtvaartuig, en

— normaal gesproken grote herstellingen wenselijk zouden maken of vervanging van het betrokken onderdeel, uitgezonderd bij motorstoring of beschadiging, wanneer de beschadiging is beperkt tot de motor, zijn bekleding of zijn onderdelen, de propellers, vleugel tips, antennes, banden, remmen, stroomlijnbekleding, kleine deuken of gaatjes in de huid van het luchtvaartuig; of

c) het luchtvaartuig wordt vermist of volledig ontoegankelijk is.

Een verwonding die resulteert in overlijden binnen dertig dagen na de dag van het ongeval wordt gerekend als een dodelijke verwonding.

Een luchtvaartuig wordt als vermist beschouwd wanneer de officiële zoekactie is beëindigd en de plaats van het wrak niet is vastgesteld.

Heure estimée de départ du poste de stationnement : heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.

IFR : abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Incident : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Information aéronautique : information aéronautique comprenant les éléments suivants :

— AIP

— NOTAM

— AIRAC

— AIC

— Information avant vol.

Information de circulation : renseignements donnés à un pilote par un organe des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Limite d'autorisation : point jusqu'ou est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite : membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Motoplaneur : aérodyne qui présente les caractéristiques de vol d'un planeur lorsque l'organe moteur est mis à l'arrêt.

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.

Niveau de croisière : niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de vol : surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1013,2 hectopascals (hPa), et séparée des autres surfaces analogues, par des intervalles de pression spécifiés.

Un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type :

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

b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE;

c) calé sur une pression de 1013,2 hectopascals (hPa) peut être utilisé pour indiquer des niveaux de vol.

NOTAM : avis diffusé par télécommunication, donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Nuit : temps compris entre trente minutes après le coucher et trente minutes avant le lever du soleil.

Organe des services de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, un organe du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol, ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Organe du contrôle de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un bureau de contrôle d'approche, ou une tour de contrôle d'aérodrome.

Piste : aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plafond : hauteur au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 pieds), couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol déposé : plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organe des services de la circulation aérienne par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures.

Plan de vol en vigueur : plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.

Overgangsalitude : altitude waarop of waaronder de verticale afstand van een luchtvaartuig wordt uitgedrukt door zijn altitude.

Plaatselijk verkeersleidingsgebied : verkeersleidingsgebied dat zich vertikaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens.

Plaatselijke verkeersleiding : luchtverkeersleiding voor luchtvaartterreinverkeer.

Plaatselijke verkeersleidingsdienst : dienst belast met het verzekeren van luchtverkeersleiding voor het luchtvaartterreinverkeer.

Platform : bepaald gebied van een landluchtvaartterrein, bestemd voor het opstellen van luchtvaartuigen met het doel passagiers te laten in- of ontschepen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof te tanken of terug te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.

Rijbaan : een bepaald gedeelte op een landluchtvaartterrein, aangelegd voor het voortbewegen van luchtvaartuigen op de grond.

Seingebied : een gebied van het luchtvaartterrein waar de seinen op de grond zijn uitgelegd.

Snowtam : Notam van een bijzondere reeks, op een specifiek formulier die mededeling geeft van de aanwezigheid of het verwijderden van gevaarlijke omstandigheden te wijten aan sneeuw, ijzel, smeltende sneeuw of stilstaand water afkomstig van sneeuw, smeltende sneeuw of ijs op het bewegingsterrein.

Taxiën : verplaatsing van een luchtvaartuig op eigen kracht, op de oppervlakte van een luchtvaartterrein, met uitsluiting van de opstijgingen en de landingen, maar met inbegrip, wat de hefschroefvliegtuigen betreft, van de verplaatsing in scheervlucht boven de oppervlakte van een luchtvaartterrein op een hoogte die toelaat het grondeffect te benutten en aan een snelheid die overeenkomt met deze van het verkeer op de grond.

Totaal geschatte duur : voor IFR-vluchten, de tijd vanaf het ogenblik van opstijgen die men nodig acht voor een luchtvaartuig om loodrecht boven het punt te komen, aangeduid onder verwijzing naar navigatiehulpmiddelen, en vanaf wanneer kan voorzien worden dat een instrumentnaderingsprocedure zal beginnen, of wanneer het luchtvaartterrein van bestemming niet over navigatiehulpmiddelen beschikt, de tijd nodig om loodrecht boven het luchtvaartterrein van bestemming te komen. Voor VFR-vluchten de tijd die men nodig acht voor het luchtvaartuig om vanaf het opstijgen loodrecht boven het luchtvaartterrein van bestemming te komen.

Uitwijkhaven : een in het vliegplan aangeduid-luchtvaartterrein waarheen de vlucht voortgezet kan worden wanneer het inopportuun wordt te landen op het voor de landing voorziene luchtvaartterrein.

Vaartuig : elk toestel dat als vervoermiddel te water gebruikt wordt of kan gebruikt worden.

Verboden gebied : luchtruim met bepaalde afmetingen waarin luchtvaartuigen niet mogen vliegen.

Verkeersinlichtingen : inlichtingen gegeven aan een vliegtuigbestuurder door een luchtverkeersleidingsdienst om hem ervan te verwittigen dat andere luchtvaartuigen, waarvan de aanwezigheid gekend is of waargenomen, zich in zijn nabijheid of nabij de voor hem voorziene route kunnen bevinden, ten einde een aanvaring te helpen vermijden.

Verkeersleidingscentrum : een dienst belast met het verzekeren van de luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in algemene verkeersleidingsgebieden die onder haar bevoegdheid ressorteren.

Verkeersleidingsgebied : een luchtruim met vastgestelde begrenzingen waarbinnen de luchtverkeersleiding wordt verzekerd voor IFR en VFR vluchten in ATS-luchtruimen van klasse A, B, C, D en E.

Verwachte aankomsttijd : voor IFR-vluchten de tijd waarop men verwacht dat het luchtvaartuig zal aankomen loodrecht boven het punt, aangeduid onder verwijzing naar navigatiehulpmiddelen en vanaf wanneer kan voorzien worden dat een instrumentnaderingsprocedure zal beginnen, of, wanneer het luchtvaartterrein van bestemming niet over navigatiehulpmiddelen beschikt, de tijd nodig om loodrecht boven het luchtvaartterrein te komen. Voor VFR-vluchten het uur waarop verwacht wordt dat het luchtvaartuig loodrecht boven het luchtvaartterrein zal komen.

Verwachte naderingstijd : uur waarop de luchtverkeersleiding verwacht dat een luchtvaartuig ten gevolge van een vertraging de wachtpositie zal verlaten ten einde zijn nadering met het oog op de landing uit te voeren.

Plan de vol répétitif (RPL) : plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organes des services de la circulation aérienne pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive.

Planeur : aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Point de compte rendu : emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Procédure d'approche aux instruments : série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

Publication d'information aéronautique (A.I.P.) : publication officielle, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Région de contrôle : espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

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

Région d'information de vol : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Route : projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

Route à service consultatif : route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS : route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne. La route ATS désigne selon le cas, les voies aériennes, les routes à service consultatif, les routes contrôlées ou les routes non contrôlées, les routes d'arrivée ou les routes de départ, etc.

Service consultatif de la circulation aérienne : service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des aéronefs volant conformément à un plan de vol IFR.

Service d'alerte : service assuré dans le but d'alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

Service de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Service d'information de vol : service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service du contrôle de la circulation aérienne : service assuré dans le but :

- a) d'empêcher :
 - les abordages entre aéronefs,
 - les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;
- b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Le service du contrôle de la circulation aérienne comprend le contrôle régional, le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome.

Snowtam : Notam d'une série spéciale notifiant, sur un modèle d'imprimé spécial, la présence ou l'élimination de conditions dangereuses dues à de la neige, de la glace, de la neige fondante ou de l'eau stagnante provenant de neige, de neige fondante ou de glace sur l'aire de mouvement

VFR : letterwoord gebruikt om de zichtvliegvoorschriften aan te duiden.

VFR-vlucht : een vlucht uitgevoerd in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften.

Vlieghoogte : algemeen begrip gebruikt om de verticale positie van een luchtvaartuig in vlucht aan te duiden en dat naargelang het geval een hoogte, een altitude of een vliegniveau aanduidt.

Vliegniveau : isobarisch vlak, gebonden aan een welbepaalde referentiedruk 1.013,2 hectopascal (hPa), en gescheiden van soortgelijke vlakken door nader aangegeven drukintervallen.

Een barometrische hoogtemeter geeft volgens de standaardatmosfeer :

a) afgesteld op de QNH : geeft de hoogte weer;

b) afgesteld op de QFE : geeft de hoogte weer ten opzichte van het QFE referentieniveau;

c) afgesteld op de druk van 1.013,2 hPa : kan worden gebruikt om de vliegniveaus aan te duiden.

Vliegplan : een combinatie van gegevens met betrekking tot een geheel uit te voeren vlucht of een gedeelte ervan, doorgegeven aan de luchtverkeersdienst.

Vliegtuig : aërodyne voorzien van een voortstuwingsinrichting en waarvan de stijgkracht in vlucht hoofdzakelijk verkregen wordt door aërodynamische krachten die worden uitgeoefend op vlakken die in gegeven vluchtomstandigheden in dezelfde stand blijven.

Vliegzicht : het zicht naar voren vanuit de stuurhut van een luchtvaartuig in vlucht.

Vluchtinlichtingencentrum : dienst belast met het verzekeren van de vluchtinlichtingeverstrekking en de alarmdienst.

Vluchtinlichtingengebied : een luchtruim met vastgestelde begrenzingen waarbinnen de vluchtinlichtingeverstrekking en de alarmdienst verzekerd zijn.

Vluchtinlichtingeverstrekking : dienstverlening met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken welke nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten.

VMC : letterwoord gebruikt voor het aanduiden van de zichtweersomstandigheden.

Voorstel tot uitwijkmaneuver : voorstel van een luchtverkeersdienst aan een bestuurder van een luchtvaartuig om hem te helpen een aanvaring of een botsing te vermijden door hem de uit te voeren manoeuvres aan te wijzen.

Wolkenbasis : hoogte boven de grond of het water van de laagste wolkenlaag die beneden de 6 000 m (20 000 voet) meer dan de helft van de hemel bedekt.

Zichtbaarheid : de door weersomstandigheden bepaalde afstand, uitgedrukt in lengte-eenheden, van waaruit men overdag waarneembare niet verlichte en, 's nachts, waarneembare verlichte voorwerpen, kan zien en herkennen.

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

Zweefvliegtuig : aërodyne die niet voorzien is van een voortstuwingsinrichting en zijn opwaartse draagkracht tijdens de vlucht verkrijgt door aërodynamische krachten op vlakken welke gedurende eenzelfde vliegstand niet van stand veranderen.

HOOFDSTUK II. — Toepassingsgebied

Art. 2. § 1 De vliegverkeersregelen zijn van toepassing op de luchtvaartuigen

a) die zich bevinden in het vluchtinlichtingengebied van Brussel met uitzondering van het luchtruim waarin de luchtverkeersdienstverlening verzekerd wordt door de autoriteiten van het Groothertogdom Luxemburg;

b) die de Belgische nationaliteits- en inschrijvingskenmerken dragen, waar zij zich ook bevinden, voor zover deze regels niet in tegenspraak zijn met de reglementering uitgevaardigd door de Staat onder het gezag

Suggestion de manoeuvre d'évitement : suggestion d'un organe des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter un abordage ou une collision en lui indiquant les manoeuvres à exécuter.

Tour de contrôle d'aérodrome : organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

VFR : abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Visibilité : distance, déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

Visibilité au sol : visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité.

Visibilité en vol : visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

VMC : abréviation utilisée pour désigner conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne : région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotée d'aides de radionavigation.

Voie de circulation : voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des avions et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :

a) Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef : partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.

b) Voie de circulation d'aire de trafic : partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.

c) Voie de sortie rapide : voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

Vol contrôlé : tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

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 le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.

Vol local : vol effectué autour d'un aérodrome à une distance telle que la perception des signaux optiques émis du sol demeure toujours possible.

Zone dangereuse : espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone de circulation d'aérodrome : espace aérien de dimensions définies établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

Zone de contrôle : espace aérien contrôle s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite : espace aérien, de dimensions définies, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : espace aérien, de dimensions définies, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

CHAPITRE II. — Champ d'application

Art. 2. § 1er. Les règles de l'air sont applicables aux aéronefs :

a) évoluant dans la région d'information de vol de Bruxelles, à l'exclusion de l'espace aérien dans lequel les services de la circulation aérienne sont assurés par les autorités du grand-duché de Luxembourg;

b) portant les marques de nationalité et d'immatriculation belges où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règlements édictés par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé.

waarvan het overvlogen grondgebied is geplaatst. Zij zijn er toe gehouden deze laatste regels in acht te nemen wanneer zij verschillen van de nationale regels of er een aanvulling van zijn.

§ 2. De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 3. Buiten de bij artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart bedoelde verboden gebieden kunnen er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart die volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.

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

Art. 3. Ongeacht het feit dat hij al dan niet de stuurorganen bedient, draagt de bestuurder-gezagvoerder de verantwoordelijkheid voor het naleven van de vliegverkeersregelen bij het besturen van zijn luchtvaartuig; evenwel mag hij van de regels afwijken indien hij dit nodig acht om dwingende veiligheidsredenen.

Indien een bestuurder zich er door een geval van overmacht toe verplicht ziet af te wijken van de vliegverkeersregelen of van de klaringen dient de bestuurder-gezagvoerder binnen de kortste tijd de luchtverkeersdienst, bevoegd voor het luchtruim waarin het luchtvaartuig vliegt, hiervan te verwittigen en dient hij terzake binnen de tien dagen bij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart verslag uit te brengen.

Art. 4. § 1. De bestuurder-gezagvoerder van een luchtvaartuig beslist in laatste instantie over het gebruik van dit luchtvaartuig zolang hij er het bevel over heeft.

§ 2. Voor de aanyang van een vlucht moet de bestuurder-gezagvoerder kennis nemen van al de voor de voorgenomen vlucht nuttige beschikbare inlichtingen. Voor de vluchten die niet in de omgeving van een luchtvaartterrein worden uitgevoerd en voor alle IFR-vluchten, omvat de voorbereiding van de vlucht, in elk geval, de aandachtige studie van de meest recente beschikbare weerberichten en weersverwachtingen, rekening houdend met de nodige brandstof en een uitwijkplan voor het geval de vlucht niet zou kunnen uitgevoerd worden zoals voorzien, en van de inlichtingen betreffende de infrastructuur, de topografie en de navigatiehulpmiddelen.

Art. 5. Het is verboden aan een houder van een vergunning van het stuurpersoneel deel uit te maken van de bemanning van een luchtvaartuig in geval van lichamelijke of geestelijke tekortkoming (zelfs van tijdelijke aard) die van aard is de normale uitoefening van de aan zijn vergunning verbonden voorrechten in het gedrang te brengen, of wanneer hij zich onder invloed bevindt van alcoholische dranken, slaap-, verdovings-, of hallucinogene middelen of van geneesmiddelen die van aard zijn om zijn geschiktheid tot het uitoefenen van zijn functies in het gedrang te brengen.

De persoon die een alcoholgehalte in het bloed heeft van meer dan 0,2 gram per liter wordt beschouwd als zijnde onder invloed van drank.

De uitbater, de bestuurder-gezagvoerder of het voor een internationale luchthaven of een luchtvaartterrein verantwoordelijk gezag of de inspecteurs van luchtvaartpolitie zijn ertoe gehouden aan de betrokkene de uitoefening van zijn voorrechten te verbieden, wanneer deze tekenen vertoont van deze tekortkoming of van deze invloed. Tevens dienen zij al de vereiste maatregelen te nemen teneinde dit verbod te doen eerbiedigen met, desgevallend, inbegrip van een beroep op de bijstand van de openbare macht.

De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart moet onmiddellijk op de hoogte gebracht worden van iedere bij toepassing van dit artikel getroffen verbodsmaatregel.

Art. 6. Zowel tijdens de vlucht als op het manoeuvreterrein van een luchtvaartterrein, wordt een luchtvaartuig gebruikt overeenkomstig de algemene regelen en, tijdens de vlucht, volgens het geval :

- overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften.
- overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften.

se trouve placé. Ils sont tenus d'observer ces dernières règles lorsqu'elles diffèrent des règles nationales ou leur sont complémentaires.

§ 2. Les délimitations de la région d'information de vol de Bruxelles ainsi que celles des régions de contrôle, des zones de contrôle, des routes à service consultatif, des routes ATS, des zones de circulation d'aérodrome, des zones de contrôle et des classes d'espaces aériens ATS comprises dans l'espace aérien défini au § 1er sont fixées par décision du Ministre chargé de l'Administration de l'Aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

§ 3. Outre les zones interdites visées à l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il peut exister des zones dangereuses et des zones réglementées. Elles sont définies par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, qui précise, selon le cas, la nature du danger ou les restrictions spéciales régissant la circulation aérienne.

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

Art. 3. Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tiennne ou non les commandes, sera responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef; toutefois, il pourra déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

Si un cas de force majeure amène un pilote à s'écarter des règles de l'air ou des autorisations, le pilote commandant de bord en avisera dans les délais les plus courts l'organe des services de la circulation aérienne compétent pour l'espace aérien où l'aéronef évolue et en rendra compte dans les dix jours au directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

Art. 4. § 1er. Le pilote commandant de bord d'un aéronef décidera en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en aura le commandement.

§ 2. Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des abords d'un aérodrome et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend, en tout cas, l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu, ainsi que des renseignements relatifs à l'infrastructure, à la topographie et aux aides à la navigation aérienne.

Art. 5. Il est interdit au titulaire d'une licence de personnel de conduite de faire partie de l'équipage d'un aéronef en cas de déficience physique ou mentale (même temporaire) de nature à compromettre l'exercice normal des privilèges afférents à sa licence, ou lorsqu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants, de produits hallucinogènes ou de médicaments de nature à compromettre son aptitude à exercer ses fonctions.

Est considérée comme étant sous influence de la boisson, la personne dont le taux d'alcool dans le sang est supérieur à 0,2 gramme par litre.

L'exploitant, le pilote commandant de bord, l'autorité responsable d'un aéroport international ou d'un aérodrome et les inspecteurs de police aéronautique sont tenus d'interdire à l'intéressé d'exercer ses privilèges, lorsqu'il présente des signes de cette déficience ou de cette influence, et de prendre toutes les mesures requises pour faire respecter cette interdiction, y compris, le cas échéant, le recours à l'assistance de la force publique.

Le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique est immédiatement informé de toute mesure d'interdiction prise en application du présent article.

Art. 6. En vol comme sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, un aéronef est utilisé conformément aux règles générales, et, en vol, suivant le cas :

- conformément aux règles de vol à vue;
- conformément aux règles de vol aux instruments.

Art. 7. Het is verboden transsonische of supersonische vluchten uit te voeren in het Belgisch luchtruim behoudens toelating van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

HOOFDSTUK III. — Algemene vliegverkeersregelen

Afdeling I. — Bescherming van personen en zaken

Art. 8. Een luchtvaartuig mag niet op nalatige of onvoorzichtige wijze worden bestuurd zodat er voor het leven of voor de zaken van derden gevaar zou bestaan.

Art. 9. Behoudens wanneer het nodig is om op te stijgen of om te landen of behoudens toelating van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, is het verboden met een luchtvaartuig boven steden of bebouwde kommen van gemeenten, woonzones, industriële complexen, de LNG-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of boven mensenverzamelingen in open lucht te vliegen op een hoogte die niet toelaat, in geval van nood, een landing te maken zonder hierbij onnodig personen en zaken op de grond of het wateroppervlak in gevaar te brengen.

Deze hoogte zal in elk geval niet lager mogen zijn dan deze die voortvloeit uit de toepassing van artikel 74 betreffende de VFR-vluchten en van artikel 82 betreffende de IFR-vluchten.

De Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart kan voor het overvliegen van sommige gedeelten van het grondgebied hogere hoogten vaststellen.

Art. 10. De kruishoogten waarop een vlucht of een gedeelte van een vlucht moet uitgevoerd worden, dienen als volgt uitgedrukt te worden :

a) in vliegniveau, voor de vluchten uitgevoerd op een niveau gelijk of hoger dan het laagst bruikbare vliegniveau, of, in voorkomend geval, op een niveau hoger dan de overgangsalitude;

b) in altitude, voor de vluchten uitgevoerd op een altitude lager dan het laagst bruikbare vliegniveau, of, in voorkomend geval, op een altitude gelijk of lager dan de overgangsalitude.

Art. 11. Uit een luchtvaartuig in vlucht mag niets geworpen of verstoven worden zonder toestemming van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, onverminderd het bekomen, in voorkomend geval, van de bij artikel 91 bedoelde toestemming.

Brandstoflozing of lossen van ballast mag nóchans plaatsvinden op de wijze aangeduid in de luchtvaartinstructies en klaringen.

Art. 12. De beperkingen en verbodsbepalingen inzake het slepen in de lucht die om redenen van algemeen belang opgelegd worden, dienen bij koninklijk besluit uitgevaardigd te worden. De Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart kan deze maatregelen treffen wanneer zij spoedeisend of slechts van tijdelijke aard zijn.

In de verkeersleidingsgebieden mag het slepen in de lucht slechts plaatsvinden overeenkomstig de klaringen.

Art. 13. Behoudens in noodgevallen mogen valschermsprongen slechts uitgevoerd worden met de toestemming van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart en in overeenstemming met de in deze toestemming vastgestelde voorwaarden. Valschermsprongen mogen slechts worden uitgevoerd in een gecontroleerd luchtruim wanneer zij in overeenstemming zijn met de klaringen.

Art. 14. Kunstvluchten dienen uitgevoerd te worden onder zichtweersomstandigheden en op minstens 600 m (2 000 voet) hoogte boven de grond, tenzij de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart een lagere hoogte toelaat.

Het vliegzicht dient minstens 5 km te bedragen wanneer deze kunstvluchten uitgevoerd worden op of beneden 900 m (3 000 voet) boven het gemiddeld zeeniveau.

Het is verboden kunstvluchten uit te voeren boven steden, bebouwde kommen van gemeenten, woonzones, industriële complexen, de LNG-terminal te Zeebrugge, nucleaire centrales of mensenverzamelingen in open lucht, alsmede in verkeersleidingsgebieden of gebieden met

Art. 7. Sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, il est interdit d'effectuer des vols à vitesse transsonique ou supersonique dans l'espace aérien belge.

CHAPITRE III. — Règles générales de l'air

Section I^{re}. — Protection des personnes et des biens

Art. 8. Un aéronef ne peut être conduit d'une façon négligente ou imprudente susceptible d'entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

Art. 9. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, il est interdit de faire évoluer un aéronef au-dessus des villes et des parties agglomérées de communes, des zones d'habitation, des complexes industriels, du terminal LNG de Zeebrugge, des centrales nucléaires, ou des rassemblements de personnes en plein air à une hauteur insuffisante pour permettre, en cas d'urgence, un atterrissage sans que soient indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface du sol ou de l'eau.

Cette hauteur n'est jamais inférieure à celle qui résulte de l'application aux vols VFR de l'article 74 et aux vols IFR, de l'article 82.

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique peut fixer des hauteurs supérieures pour le survol de certaines parties du territoire.

Art. 10. Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol, doivent être exprimés :

a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition;

b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Art. 11. Rien ne peut être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sans autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, sans préjudice de l'obtention, le cas échéant, de l'autorisation visée à l'article 91.

Toutefois, le largage de carburant et de lest peut être effectué de la manière indiquée dans les informations aéronautiques et les autorisations.

Art. 12. Les restrictions et les interdictions imposées au remorquage aérien pour des motifs d'intérêt général sont fixées par arrêté royal. Toutefois, le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique peut arrêter ces mesures lorsque celles-ci sont urgentes ou ne sont prises que pour une durée limitée.

Le remorquage aérien ne peut en tout cas être effectué dans les espaces aériens contrôlés que conformément aux autorisations.

Art. 13. Sauf cas de force majeure, les descentes en parachute ne peuvent être faites qu'avec l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, conformément aux conditions fixées par cette autorisation. Les descentes en parachute ne peuvent être effectuées dans les espaces aériens contrôlés que conformément aux autorisations.

Art. 14. Aucune acrobatie aérienne ne peut être effectuée si ce n'est dans les conditions météorologiques de vol à vue, et à une hauteur minimale de 600 m (2 000 pieds) au-dessus du sol, à moins que le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique n'autorise une hauteur inférieure.

Lorsque les acrobaties aériennes sont effectuées à ou en-dessous de 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer, la visibilité en vol ne pourra être inférieure à 5 km.

Il est interdit de se livrer à des acrobaties aériennes au-dessus des villes, des parties agglomérées de communes, des zones d'habitation, des complexes industriels, du terminal LNG de Zeebrugge, des centrales nucléaires ou des rassemblements de personnes en plein air, ainsi que dans

bepalingen, behoudens toestemming van het gezag waaronder deze gebieden ressorteren. Kunstvluchten zijn verboden in gevaarlijke gebieden, tenzij deze alleen voor die kunstvluchten bestemd zijn.

Art. 15. § 1. Zijn onderworpen aan de toestemming van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart :

1° de opstijgingen van bemande vrije ballons in steden, bebouwde kommen van gemeenten en woonzones;

2° de opstijgingen van luchtschepen en kabelballons;

3° het zich voortbewegen in de lucht van toestellen die schade kunnen aanbrengen aan luchtvaartuigen in vlucht zoals telegeleide toestellen, raketten, onbemande vrije ballons;

4° de projectie van laserstralen in het Belgisch luchtruim.

De toestemming vermeldt de voorwaarden waaraan deze opstijgingen, bewegingen en projecties onderworpen zijn.

§ 2. De algemene voorwaarden waarin de opstijgingen van bemande vrije ballons buiten steden, bebouwde kommen van gemeenten en woonzones dienen plaats te vinden worden vastgesteld door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 3. In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer kan de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart ofwel verbieden dat enig toestel of bepaalde toestellen in de door hem nader te bepalen gebieden vanop de grond worden opgelaten, ofwel de voorwaarden en hoogtebegrenzingsen bepalen voor hun gebruik.

Afdeling 2

Voorkomen van aanvaringen of botsingen tussen luchtvaartuigen

Art. 16. Een luchtvaartuig mag een ander luchtvaartuig niet zo dicht naderen dat aanvaringsgevaar ontstaat.

De waakzaamheid betoond voor het aan het licht brengen van aanvaringsrisico's moet onverminderd aangehouden worden aan boord van luchtvaartuigen in vlucht, welke ook het vluchttype is of de klasse van het luchtruim waarin het luchtvaartuig zich bevindt. Deze waakzaamheid blijft dezelfde tijdens de bewegingen op het bewegingssterrein van een luchtvaartterrein.

Art. 17. Vluchten in formatie zijn slechts toegestaan onder zichtweersomstandigheden en mits voorafgaande afspraak onder de bestuurders-gezagvoerders. Daarenboven dient voor landingen en opstijgingen in formatie de toestemming bekomen van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart. Vluchten in formatie zijn verboden voor luchtvaartuigen die passagiers tegen vergoeding vervoeren.

Art. 18. Een luchtvaartuig, waarvoor moet worden uitgeweken, moet zijn oorspronkelijke koers en zijn oorspronkelijke snelheid behouden. Geen enkele bepaling van deze afdeling onthefft de bestuurder van een luchtvaartuig van de verplichting de meest geëigende maatregelen ter voorkoming van een aanvaring of botsing te nemen.

Een luchtvaartuig dat verplicht is een ander luchtvaartuig voorrang te verlenen, vermijdt boven; onder of vóór dat luchtvaartuig te passeren, tenzij het op een behoorlijke afstand van dat luchtvaartuig blijft en rekening houdt met de zogturbulentie.

Art. 19. Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar frontaal of bijna frontaal naderen en er gevaar voor aanvaring of botsing bestaat, moet elk van deze luchtvaartuigen naar rechts uitwijken.

Art. 20. § 1. Wanneer twee luchtvaartuigen op ongeveer dezelfde vlieghoogte convergerende grondkoersen volgen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich ziet voor dit laatste uitwijken.

§ 2. Evenwel moeten :

1° aërodynen met voortstuwingsinrichting(en) uitwijken voor luchtschepen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en ballons;

2° luchtschepen uitwijken voor motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en ballons;

3° motorzweefvliegtuigen en zweefvliegtuigen uitwijken voor ballons;

4° luchtvaartuigen met voortstuwingsinrichting(en) uitwijken voor luchtvaartuigen die andere luchtvaartuigen of voorwerpen slepen.

des espaces aériens contrôlés ou dans des zones réglementées, sauf autorisation de l'autorité dont relèvent ces derniers. Les acrobaties aériennes sont interdites dans les zones dangereuses, à moins qu'elle soient réservées à ces acrobaties.

Art. 15. § 1er. Sont soumises à l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique :

1° les ascensions de ballons libres habités dans les villes, les parties agglomérées de communes et les zones d'habitation;

2° les ascensions de dirigeables et de ballons captifs;

3° les évolutions d'engins susceptibles d'endommager un aéronef en vol tels que les engins téléguidés, les fusées, les ballons libres non habités;

4° la projection de rayons laser dans l'espace aérien belge.

L'autorisation mentionne les conditions auxquelles sont subordonnées ces ascensions, évolutions et projections.

§ 2. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique fixe les conditions générales dans lesquelles les ascensions de ballons libres habités ont lieu en-dehors des villes, des parties agglomérées de communes et des zones d'habitation.

§ 3. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique peut, dans l'intérêt de la sécurité de la circulation aérienne, soit interdire dans les zones qu'il détermine le lancement depuis le sol de tous objets, ou de certains d'entre eux, soit fixer les conditions et les limites de leur altitude d'utilisation.

Section 2

Prévention des abordages

Art. 16. Un aéronef ne peut évoluer à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

La vigilance exercée en vue de déceler les risques d'abordage ne doit pas être relâchée à bord des aéronefs en vol, quels que soient le type de vol et la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, et au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aérodrôme.

Art. 17. Les vols en formation ne sont permis qu'en conditions météorologiques de vol à vue et moyennant entente préalable entre pilotes commandants de bord. De plus, les atterrissages et les décollages en formation sont subordonnés à l'autorisation du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. Les vols en formation sont interdits aux aéronefs transportant des passagers contre rémunération.

Art. 18. L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse, mais aucune disposition de la présente section ne dispense le pilote d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter un abordage.

L'aéronef qui doit céder le passage à un autre aéronef évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.

Art. 19. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chaque aéronef doit obliquer vers sa droite.

Art. 20. § 1er. Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit s'en écarter.

§ 2. Toutefois :

1° les aërodynen motopropulsés doivent céder le passage aux dirigeables, aux motoplans, aux planeurs et aux ballons;

2° les dirigeables doivent céder le passage aux motoplans, aux planeurs et aux ballons;

3° les motoplans et les planeurs doivent céder le passage aux ballons;

4° les aërodynen motopropulsés doivent céder le passage aux aërodynen remorquant d'autres aërodynen ou objets.

Art. 21. Een inhalend luchtvaartuig is een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig langs achter nadert volgens een traject dat een hoek vormt van minder dan 70° met het symmetrievlak van het ingehaald luchtvaartuig, dit wil zeggen in een zodanige positie tegenover het andere luchtvaartuig, dat het 's nachts onmogelijk is de positielichten te zien aan de linkerzijde (bakboord) of aan de rechterzijde (stuurboord).

Op het ogenblik waarop een luchtvaartuig een ander luchtvaartuig inhaalt, heeft dit laatste voorrang. Het inhalend luchtvaartuig moet zich, ongeacht het feit of het stijgt, daalt of zich horizontaal voortbeweegt, verwijderen van het traject van het andere luchtvaartuig door naar rechts uit te wijken.

Geen enkele daaropvolgende verandering in de onderlinge posities van beide luchtvaartuigen ontslaat het inhalende luchtvaartuig van deze verplichting, zolang het zich niet op een behoorlijke afstand voorbij het andere luchtvaartuig bevindt.

Art. 22. § 1. Ieder luchtvaartuig in vlucht of dat zich voortbeweegt op de grond of op het water moet voorrang verlenen aan landende luchtvaartuigen of aan luchtvaartuigen die zich in de laatste naderingsfasen voor de landing bevinden.

§ 2. Een luchtvaartuig dat rijdt op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein moet voorrang verlenen aan opstijgende luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die op het punt staan op te stijgen.

Art. 23. Wanneer twee of meerdere aërodynes een luchtvaartterrein aanvliegen om er te landen, verleent de aërodyne die zich op de hoogste vlieghoogte bevindt, voorrang aan de aërodyne die zich op lagere vlieghoogte bevindt met dien verstande dat de zich lager bevindende aërodyne deze bepaling niet mag benutten om een andere aërodyne die de laatste naderingsfasen voor de landing uitvoert, in te halen of zich ervoor te plaatsen. Evenwel verlenen aërodynes met voortstuwingsinrichting en motorzweefvliegtuigen voorrang aan zweefvliegtuigen.

Art. 24. Een bestuurder, die weet dat een luchtvaartuig ertoe gedwongen is te landen, verleent voorrang aan dit laatste.

Art. 25. § 1. Behalve in de gevallen voorzien in § 5, vliegt elk luchtvaartuig, 's nachts, of tijdens elke andere periode vastgesteld door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart:

a) met aangestoken anti-botsingslichten om de aandacht op zijn luchtvaartuig te vestigen; en

b) met aangestoken positielichten om het traject van zijn luchtvaartuig ten opzichte van een waarnemer aan te geven; geen enkel ander licht, van aard om verwarring te scheppen met deze lichten mag worden aangestoken.

§ 2. Tijdens de nacht of tijdens elke andere periode vastgesteld door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, behalve in de gevallen voorzien in § 5:

a) ontsteekt elk luchtvaartuig wanneer het zich verplaatst op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein zijn positielichten om zijn traject aan te geven ten opzichte van een waarnemer en ontsteekt geen enkel ander licht dat met deze lichten kan worden verward;

b) ontsteekt elk luchtvaartuig dat zich op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein bevindt de lichten die de uiteinden van zijn structuur aanduiden, tenzij het zich bevindt in stilstaande positie en dat het op een andere wijze voldoende is verlicht;

c) ontsteekt elk luchtvaartuig dat bezig is te manoeuvreren op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein de lichten die bedoeld zijn om de aandacht op het luchtvaartuig te vestigen;

d) ontsteekt elk luchtvaartuig op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein, wanneer de motoren draaien de lichten die het draaien van deze motoren aangeven.

§ 3. Behalve in de gevallen voorzien in § 5, ontsteekt elk luchtvaartuig in vlucht wanneer het uitgerust is met anti-botsingslichten die beantwoorden aan wat in § 1, a) is gespecificeerd, deze lichten eveneens buiten de periode gespecificeerd in § 1

§ 4. Behalve in de gevallen voorzien in § 5, ontsteekt elk luchtvaartuig:

a) dat bezig is met manoeuvreren op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein en uitgerust is met anti-botsingslichten die beantwoorden aan de specificering van § 2, c); of

Art. 21. Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de position gauche (bâbord) ou droit (tribord).

Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite.

Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

Art. 22. § 1er. Tout aéronef en vol ou manoeuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

§ 2. Un aéronef qui circule sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

Art. 23. Lorsque deux ou plusieurs aérodynes se rapprochent d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aérodynes se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne peut se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aérodynes en train d'exécuter les phases finales d'une approche ou pour le dépasser. Toutefois, les aérodynes motopropulsés et les motoplans cèdent le passage aux planeurs.

Art. 24. Un pilote, sachant qu'un aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.

Art. 25. § 1er. Sauf dans les cas prévus au § 5, pendant la nuit, ou pendant toute autre période fixée par le Ministre chargé de l'administration de l'Aéronautique ou par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, tout aéronef en vol allume:

a) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui; et

b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur; il n'allumera aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux.

§ 2. Sauf dans les cas prévus au § 5 pendant la nuit ou pendant toute autre période fixée par le Ministre chargé de l'administration de l'Aéronautique ou par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique:

a) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aéroport allume des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux;

b) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aéroport, allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure;

c) tout aéronef en cours de manoeuvre sur l'aire de mouvement d'un aéroport allume des feux destinés à attirer l'attention sur lui;

d) tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aéroport, dont les moteurs sont en marche allume des feux indiquant cette situation.

§ 3. Sauf dans les cas prévus au § 5, tout aéronef en vol doté de feux anticollision répondant à la spécification du § 1er, a) allume également ces feux en dehors de la période spécifiée au § 1er.

§ 4. Sauf dans les cas prévus au § 5, tout aéronef:

a) en cours de manoeuvre sur l'aire de mouvement d'un aéroport et doté de feux anticollision répondant à la spécification du § 2, c); ou

b) dat zich bevindt op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein en dat uitgerust is met lichten die beantwoorden aan de specificering van § 2, d),

deze lichten eveneens buiten de periode gespecificeerd in § 2.

§ 5. Een gezagvoerder is er toe gemachtigd zijn schitterlichten te doven waarmee het luchtvaartuig is uitgerust om te beantwoorden aan de specificeringen van de §§ 1, 2, 3 en 4 of om er de intensiteit van te verminderen indien deze laatste :

a) hem hinderen of van aard zijn hem te hinderen bij het uitoefenen van zijn functies;

b) een onaangename verblinding veroorzaken of van aard zijn dit te doen voor een waarnemer buiten het vliegtuig.

Art. 26. De vlieg oefeningen in nagebootste instrumentvlieg-omstandigheden mogen slechts plaatsvinden, indien :

a) het luchtvaartuig is uitgerust met een dubbele besturing in perfecte staat van werking; en

b) een voor het gebruikte luchtvaartuig bevoegdverklarde bestuurder een bestuurdersplaats inneemt die hem toelaat tussen te komen als veiligheidspiloot in vervanging van de persoon die bestuurt in nagebootste instrumentvlieg-omstandigheden.

De veiligheidspiloot moet beschikken over een voldoende uitzicht naar voor en naar beide zijden van het luchtvaartuig. Indien dit niet het geval is, dient een bekwame waarnemer, die met de veiligheidspiloot in verbinding staat, een zodanige plaats aan boord in te nemen zodat zijn uitzicht op een voldoende wijze dat van de veiligheidspiloot aanvult.

Art. 27. Elke bestuurder van een luchtvaartuig dat zich beweegt op een luchtvaartterrein of in de nabijheid ervan moet, ongeacht of hij zich binnen een luchtvaartterreinverkeersgebied bevindt of niet :

1° zich schikken naar de luchtvaartinlichtingen vastgesteld voor het gebruik van de luchtvaartterreinen en, desgevallend, naar de bijzondere verkeersaanwijzingen die voor een gegeven luchtvaartterrein kunnen bepaald worden;

2° acht slaan op het luchtvaartterreinverkeer teneinde ieder risico voor aanvaringen of botsingen te vermijden;

3° het door de andere luchtvaartuigen gevormd verkeerscircuit ver-voegen of er van verwijderd blijven;

4° alle bochten naar links maken tijdens het uitvoeren van een nadering en na het opstijgen, tenzij andersluidende onderrichtingen of klaringen;

5° landen en opstijgen in overeenstemming met de onderrichtingen van de luchtverkeersdienst. Indien noch onderrichtingen noch bijzondere aanwijzingen bestaan moet hij, in de mate van het mogelijke, tegen de wind in landen en opstijgen;

6° wachten met het opstijgen zolang er gevaar bestaat voor aanvaringen of botsingen.

Afdeling 5. — verkeer op het water

Art. 28. Wanneer twee luchtvaartuigen of een luchtvaartuig en een ander vaartuig elkaar naderen en er gevaar voor aanvaring bestaat, moeten de bestuurders van de luchtvaartuigen voorzichtig manoeuvreren met inachtna-me van de omstandigheden onder meer van de mogelijkheden van de luchtvaartuigen of van het vaartuig.

Art. 29. Indien de grondkoersen convergeren dient het luchtvaartuig dat een luchtvaartuig of een ander vaartuig rechts van zich heeft dit laatste voorrang te verlenen en op afstand te blijven.

Art. 30. Indien een luchtvaartuig een luchtvaartuig of een ander vaartuig frontaal of bijna frontaal nadert, dient het zijn koers naar rechts te wijzigen en op afstand te blijven.

Art. 31. Bij het inhalen heeft het ingehaald luchtvaartuig of het ingehaald vaartuig voorrang. Het inhalend luchtvaartuig dient zijn koers te wijzigen en op afstand te blijven.

Art. 32. Een luchtvaartuig dat landt op of opstijgt vanaf een wateroppervlak dient zich in de mate van het mogelijke op afstand te houden van alle andere vaartuigen en te vermijden hun vaart te hinderen.

Art. 33. De luchtvaartuigen op het water maken gebruik van de lichten bepaald door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart tijdens de door hem vastgestelde perioden.

b) se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aéroport et doté de feux répondant à la spécification du § 2, d),

allume également ces feux en dehors de la période spécifiée au § 2.

§ 5. Un pilote est autorisé à éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications des §§ 1er, 2, 3 et 4 ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions;

b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

Art. 26. Les exercices de vol aux conditions fictives de vol aux instruments ne peuvent avoir lieu que :

a) si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement; et

b) si un pilote qualifié sur l'aéronef occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vols aux instruments.

Le pilote de sécurité doit avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, doit occuper à bord un emplacement d'où son champ de vision complète de façon satisfaisante celui du pilote de sécurité.

Art. 27. Tout pilote d'un aéronef évoluant sur un aéroport ou aux abords d'un aéroport doit, qu'il se trouve ou non à l'intérieur d'une zone de circulation d'aéroport :

1° se conformer aux informations aéronautiques définies pour l'utilisation des aéroports et, le cas échéant, aux consignes particulières de circulation qui peuvent être définies pour l'aéroport considéré;

2° surveiller la circulation d'aéroport afin d'éviter tout risque d'abordage ou de collision;

3° s'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart;

4° effectuer tous les virages à gauche quand il effectue une approche et après décollage, sauf instructions ou autorisations contraires;

5° atterrir et décoller conformément aux instructions de l'organe des services de la circulation aérienne. S'il n'y a ni instructions, ni consignes particulières, il doit, dans la mesure du possible, atterrir et décoller face au vent;

6° s'abstenir de décoller tant qu'il y a risque d'abordage ou de collision.

Section 3. — Des manœuvres à flot

Art. 28. Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un autre bâtiment approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, les pilotes des aéronefs évoluent avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du bâtiment.

Art. 29. Si les routes sont convergentes, l'aéronef ayant un aéronef ou un autre bâtiment à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.

Art. 30. Un aéronef qui se rapproche de face ou presque de face d'un aéronef ou d'un autre bâtiment modifie son cap vers la droite et se tient à distance.

Art. 31. En cas de dépassement, l'aéronef ou le bâtiment dépassé à la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifie son cap et se tient à distance.

Art. 32. Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous autres bâtiments et évite d'entraver leur navigation.

Art. 33. Les aéronefs à flot font usage des feux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique pendant les périodes fixées par lui.

Afdeling 4. — De vliegplannen

Art. 34. De gegevens betreffende een voorgenomen vlucht of een gedeelte ervan, die aan de luchtverkeersdienst moeten verstrekt worden, worden doorgegeven onder de vorm van een vliegplan.

Art. 35. Een vliegplan wordt ingediend voor :

- a) elke vlucht of elk gedeelte ervan waarvoor een beroep gedaan wordt op de luchtverkeersleiding;
- b) een IFR-vlucht uitgevoerd in het adviesluchttruim;
- c) elke vlucht tijdens dewelke het luchtvaartuig moet worden in aangewezen gebieden of gedurende dewelke het luchtvaartuig moet binnenvliegen in aangewezen gebieden of aangewezen routes moet volgen, wanneer het indienen vereist wordt door de overheid bevoegd voor de luchtverkeersdienstverlening met het doel de vluchtinlichtingenverstreking, de alarmdienst en de opzoekings- en reddingsoperaties te vergemakkelijken;
- d) elke vlucht die uitgevoerd moet worden in aangewezen gebieden of tijdens dewelke het luchtvaartuig moet binnenvliegen in aangewezen gebieden of aangewezen routes moet volgen, wanneer het indienen vereist wordt door de overheid bevoegd voor de luchtverkeersdienstverlening met het doel de coördinatie met de geëigende militaire overheden of met de luchtverkeersdiensten van de omliggende landen te vergemakkelijken, dit om de gebeurlijke noodzaak van een onderschepping om redenen van identificatie te vermijden;
- e) elke vlucht tijdens dewelke het luchtvaartuig de landsgrenzen moet overschrijden behalve voor de afwijkingen die zijn toegestaan door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

Art. 36. Een vliegplan wordt ingediend bij een luchtverkeersmeldingspost voor het vertrek of medegedeeld tijdens de vlucht aan de betrokken luchtverkeersdienst of aan het radiostation voor de controle lucht-grond, behalve indien schikkingen werden getroffen om het indienen van doorlopende vliegplannen toe te laten.

Art. 37. Wanneer de luchtverkeersleiding of de adviserende luchtverkeersdienstverlening voor een vlucht is verzekerd, wordt het vliegplan ten laatste zestig minuten voor het vertrek ingediend, behalve andersluidende onderrichtingen vanwege de overheid bevoegd voor de luchtverkeersdienstverlening.

Indien het in de loop van de vlucht wordt meegedeeld, dan moet het tijdig worden doorgegeven ten einde op de luchtverkeersdienst toe te komen ten minste tien minuten voor de voorziene tijd van doortocht van het luchtvaartuig :

- a) op het punt waar een algemeen verkeersleidingsgebied of een adviesgebied wordt binnengevlogen;
- b) op het punt waar zijn koers een luchtweg of een adviesroute snijdt.

Art. 38. Een vliegplan bevat de inlichtingen die vereist zijn door de luchtvaartinlichtingen.

Art. 39. Welk ook de bedoeling weze waarvoor het vliegplan is ingediend, het bevat de inlichtingen vereist voor de totaliteit van de reisweg of voor dat deel van de reisweg waarvoor het vliegplan is ingediend.

Art. 40. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 59 worden alle wijzigingen aan een ingediend vliegplan voor een IFR-vlucht, of een VFR-vlucht die als een gecontroleerde vlucht wordt uitgevoerd, zo vlug mogelijk meegedeeld aan de bevoegde luchtverkeersdienst. In geval het andere VFR-vluchten betreft, moet elke belangrijke wijziging aangebracht aan een vliegplan zo vlug mogelijk meegedeeld worden aan de bevoegde luchtverkeersdienst.

Indien de inlichtingen verstrekt voor het vertrek met betrekking tot het vliegbereik en het aantal personen aan boord bij het vertrek niet meer overeenstemmen met de ingediende gegevens, dan is dit een belangrijke wijziging aan het vliegplan en moet dit uit dien hoofde worden meegedeeld.

Art. 41. Behoudens andersluidende beslissing van de overheid bevoegd voor de luchtverkeersdienstverlening wordt een samenvattend verslag van aankomst onmiddellijk na de landing bezorgd of via de radio medegedeeld aan de luchtverkeersdienstverlening van het luchtvaarterrein van aankomst. Dit verslag wordt ingediend voor elke vlucht die tot het indienen van een vliegplan voor de ganse vlucht aanleiding heeft gegeven of voor dat deel van de vlucht dat nog dient uitgevoerd tot aan het luchtvaarterrein van bestemming.

Section 4. — Les plans de vols

Art. 34. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organes des services de la circulation aérienne sont communiqués sous forme d'un plan de vol.

Art. 35. Un plan de vol est déposé avant :

- a) tout vol ou toute partie d'un vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne;
- b) un vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif;
- c) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter le service d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage;
- d) tout vol qui doit être effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans des régions désignées ou suivre des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour faciliter la coordination avec les organes militaires appropriés ou les organes des services de la circulation aérienne d'Etats voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification;
- e) tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières, sauf les dérogations accordées par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

Art. 36. Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

Art. 37. Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol est déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

S'il est communiqué en cours de vol, il est transmis en temps utile afin de parvenir à l'organe approprié des services de la circulation aérienne dix minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

- a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif;
- b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

Art. 38. Le plan de vol comprend les renseignements requis dans les informations aéronautiques.

Art. 39. Quel que soit le but pour lequel le plan de vol est déposé, ce plan contient les renseignements requis en ce qui concerne la totalité du parcours ou la partie de ce parcours pour laquelle le plan de vol est déposé.

Art. 40. Sous réserve des dispositions de l'article 59, toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organe concerné des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organe concerné des services de la circulation aérienne.

Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé.

Art. 41. Sauf décision contraire de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un compte rendu d'arrivée est remis directement ou transmis par radio le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

Art. 42. Wanneer een vliegplan slechts werd ingediend voor een ander gedeelte van een vlucht dan dat wat nog dient uitgevoerd tot aan de bestemming, wordt het afgesloten, volgens de behoefte, door een samenvattend verslag aangepast aan de betrokken ATS-dienst.

Art. 43. Indien geen luchtverkeersdienst bestaat op het luchtvaartterrein van aankomst, wordt het samenvattend verslag van aankomst, in voorkomend geval, zo snel mogelijk na de landing opgemaakt en langs de snelst mogelijke weg medegedeeld aan de dichtstbijzijnde luchtverkeersdienst.

Art. 44. Wanneer de bestuurder weet dat de communicatiemiddelen op het luchtvaartterrein van aankomst onvoldoende zijn en dat hij op de grond niet over andere middelen tot verzending van zijn samenvattend verslag van aankomst beschikt, moet hij, net voor de landing, zo mogelijk, een radiobERICHT met zijn samenvattend verslag, wanneer een dergelijk samenvattend verslag wordt gevraagd, laten geworden aan de luchtverkeersdienstverlening.

In principe wordt dat bericht toegezonden aan het luchtvaartstation dat de luchtverkeersdienst bedient belast met het vluchtinlichtingengebied waarin het luchtvaartuig zich bevindt.

Art. 45. De samenvattende verslagen van aankomst bezorgd door de luchtvaartuigen bevatten volgende gegevens :

- a) identificatie van het luchtvaartuig;
- b) luchtvaartterrein van vertrek;
- c) luchtvaartterrein van bestemming (alleen bij koersafwijking);
- d) luchtvaartterrein van aankomst;
- e) aankomsttijd.

Afdeling 5. — Seinen

Art. 46. Iedere bestuurder die één der door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart vastgestelde seinen opmerkt dient dit onmiddellijk na te leven.

Afdeling 6. — Tijd

Art. 47. De gebruikte tijdsaanduiding is de overeengekomen wereldtijd (UTC) : hij wordt uitgedrukt in uren en minuten, de dag omvat 24 uren te beginnen vanaf middernacht.

De tijd wordt geverifieerd voor het begin van een gecontroleerde vlucht en telkens dit in de loop van de vlucht noodzakelijk is.

De verificatie van de tijd gebeurt, in principe, bij de luchtverkeersdienst, tenzij andere schikkingen zouden zijn getroffen door de uitbater of door de bevoegde ATS-overheid.

Afdeling 7. — Luchtverkeersdienstverlening

Art. 48. De overheid verantwoordelijk voor de luchtverkeersdienstverlening stelt de procedures vast die de verkeersleiders moeten toepassen.

Art. 49. De taak van de luchtverkeersdienstverlening bestaat erin :

- a) aanvaringen tussen luchtvaartuigen te voorkomen;
- b) botsingen tussen luchtvaartuigen op het manoeuvreerterrein en de hindernissen die zich op dit terrein bevinden te voorkomen;
- c) een snel en ordelijk verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden;
- d) adviezen en inlichtingen te verstrekken voor een veilig en efficiënt verloop van de vluchten;
- e) de bevoegde instanties te waarschuwen wanneer luchtvaartuigen de hulp nodig hebben van opsporings- en reddingsdiensten en aan deze de nodige hulp te verlenen.

Art. 50. De luchtverkeersdienstverlening omvat drie diensten die hierna worden omschreven :

1. De luchtverkeersleiding verzorgt de oogmerken opgesomd in artikel 49, a), b) en c). Deze dienst wordt zelf in drie afdelingen onderverdeeld als volgt :

- a) de algemene verkeersleiding : voor de gecontroleerde vluchten behalve voor de gedeelten van deze vluchten opgesomd in de alinea b) en c) hieronder, overeenkomend met artikel 49, alinea a) en c);
- b) de naderingsverkeersleiding : voor die delen van gecontroleerde vluchten die betrekking hebben op aankomst en vertrek, overeenkomend met artikel 49, alinea a) en c);

Art. 42. Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il est clos, au besoin, par un compte rendu approprié à l'organe ATS voulu.

Art. 43. S'il n'existe pas d'organe des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée est établi, le cas échéant, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organe des services de la circulation aérienne le plus proche.

Art. 44. Lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit, juste avant l'atterrissage, si possible, transmettre par radio à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, au cas où un tel compte rendu est demandé.

En principe, ce message est transmis à la station aéronautique qui dessert l'organe des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

Art. 45. Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renferment les renseignements suivants :

- a) identification de l'aéronef;
- b) aérodrome de départ;
- c) aérodrome de destination (en cas de détournement seulement);
- d) aérodrome d'arrivée;
- e) heure d'arrivée.

Section 5. — Signaux

Art. 46. Tout pilote qui perçoit un des signaux définis par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique s'y conforme immédiatement.

Section 6. — Heure

Art. 47. Le temps utilisé est le temps universel coordonné (UTC); il est exprimé en heures et minutes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

L'heure est vérifiée avant le début d'un vol contrôlé et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

Cette vérification de l'heure s'effectue, en principe, auprès d'un organe des services de la circulation aérienne, à moins que d'autres dispositions n'aient été prises par l'exploitant ou par l'administration ATS compétente.

Section 7. — Services de la circulation aérienne

Art. 48. L'autorité responsable de la fourniture de services de la circulation aérienne fixe les procédures que les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'appliquer.

Art. 49. Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

- a) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- b) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- c) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;

d) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

e) alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

Art. 50. Les services de la circulation aérienne comprennent trois services, définis ci-après :

1. Le service du contrôle de la circulation aérienne, correspondant aux fonctions définies à l'article 49, alinéas a), b) et c), ce service étant lui-même subdivisé en trois, de la façon suivante :

- a) le contrôle régional : pour les vols contrôlés sauf pour les parties de ces vols indiquées aux alinéas b) et c) ci-dessous, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 49, alinéas a) et c);
- b) le contrôle d'approche : pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 49, alinéas a) et c);

c) de plaatselijke verkeersleiding : voor het luchtvaartterreinverkeer behalve voor de gedeelten van de vluchten opgesomd in alinea b) hierboven, overeenkomend met artikel 49, alinea a), b) en c);

2. De vluchtinlichtingenverstrekking, overeenkomend met de functies opgesomd in artikel 49, alinea d);

3. De alarmdienst, overeenkomend met de functies opgesomd in artikel 49, alinea e).

Art. 51. § 1. Wanneer luchtverkeersdienstverlening wordt verzekerd in bepaalde gedeelten van het luchtruim of op bepaalde luchtvaartterreinen worden deze gedeelten van het luchtruim of deze luchtvaartterreinen aangeduid volgens de aard van de luchtverkeersdienstverlening die er is gevestigd.

§ 2. Het aanwijzen van bepaalde gedeelten van het luchtruim en van bepaalde luchtvaartterreinen gebeurt als volgt :

1. Vluchtinlichtingengebied : die gedeelten van het luchtruim waarin vluchtinlichtingenverstrekking en een alarmdienst is ingericht;

2. Algemeen verkeersleidingsgebied en plaatselijk verkeersleidingsgebied : die gedeelten van het luchtruim waarin luchtverkeersleiding voor IFR-vluchten is ingericht.

De gedeelten van het gecontroleerd luchtruim waarbinnen ook VFR-vluchten van luchtverkeersleiding genieten, worden aangeduid als luchtruimen van de klasse B, C of D.

De algemene verkeersleidingsgebieden en plaatselijke verkeersleidingsgebieden maken deel uit van het vluchtinlichtingengebied waarbinnen ze zijn gevestigd.

3. Gecontroleerde luchtvaartterreinen : de luchtvaartterreinen voor dewelke voor het luchtvaartterreinverkeer luchtverkeersleiding is verzekerd.

Art. 52. De ATS-luchtruimen worden ingedeeld en aangeduid als volgt :

Klasse A. Alleen de IFR-vluchten zijn toegelaten; alle vluchten zijn onderworpen aan de verkeersleiding en de scheiding tussen alle vluchten is verzekerd.

Klasse B. IFR- en VFR-vluchten zijn toegelaten; alle vluchten zijn onderworpen aan de verkeersleiding en de scheiding tussen alle vluchten is verzekerd.

Klasse C. IFR- en VFR-vluchten zijn toegelaten; alle vluchten zijn onderworpen aan de verkeersleiding en de scheiding is verzekerd tussen IFR-vluchten en tussen IFR-vluchten en VFR-vluchten. De VFR-vluchten zijn gescheiden van de IFR-vluchten en ontvangen verkeersinlichtingen met betrekking tot andere VFR-vluchten.

Klasse D. IFR- en VFR-vluchten zijn toegelaten en alle vluchten zijn onderworpen aan de verkeersleiding; de scheiding is verzekerd tussen IFR-vluchten en de IFR-vluchten ontvangen verkeersinlichtingen met betrekking tot VFR-vluchten; de VFR-vluchten ontvangen verkeersinlichtingen over alle andere vluchten.

Klasse E. IFR- en VFR-vluchten zijn toegelaten; IFR-vluchten zijn onderworpen aan de verkeersleiding en de scheiding is verzekerd tussen IFR-vluchten. Alle vluchten ontvangen in de mate van het mogelijke verkeersinlichtingen.

Klasse F. IFR- en VFR-vluchten zijn toegelaten; alle IFR-vluchten die eraan deelnemen kunnen gebruik maken van de adviserende luchtverkeersdienstverlening en alle vluchten kunnen gebruik maken van de vluchtinlichtingenverstrekking indien zij er om verzoeken.

Klasse G. IFR- en VFR-vluchten zijn toegelaten en kunnen van de vluchtinlichtingenverstrekking gebruik maken indien zij erom verzoeken.

De voorwaarden van toepassing op de vluchten uitgevoerd in elk van deze klassen van luchtruimen zijn deze zoals ze zijn vermeld in de tabel van Bijlage 1.

Art. 53. § 1. De luchtverkeersleiding wordt verzekerd :

a) voor alle IFR-vluchten in luchtruimen van klasse A, B, C, D en E;

b) voor alle VFR-vluchten in luchtruimen van klasse B, C en D;

c) voor alle bijzondere VFR-vluchten;

d) voor het geheel van het luchtvaartterreinverkeer op gecontroleerde luchtvaartterreinen.

c) le contrôle d'aérodrome : pour la circulation d'aérodrome sauf pour les parties des vols indiquées à l'alinéa b) ci-dessus, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 49, alinéas a), b) et c).

2. Le service d'information de vol, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 49, alinéa d).

3. Le service d'alerte, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 49, alinéa e).

Art. 51. § 1er. Lorsque des services de la circulation aérienne sont assurés dans des portions déterminées de l'espace aérien ou à des aérodromes déterminés, ces portions de l'espace aérien et ces aérodromes sont désignés suivant la nature des services de la circulation aérienne qui y sont établis.

§ 2. La désignation de portions déterminées d'espace aérien ou d'aérodromes déterminés est effectuée de la manière suivante :

1. Régions d'information de vol : les portions d'espace aérien dans lesquelles est établi un service d'information de vol et un service d'alerte;

2. Régions de contrôle et zones de contrôle : les portions d'espace aérien dans lesquelles est établi un service de contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR;

Les portions de l'espace aérien contrôlé à l'intérieur desquelles les vols VFR bénéficient également du service de contrôle de la circulation aérienne, sont désignées comme espaces aériens de classes B, C ou D.

Les régions de contrôle et les zones de contrôle font partie de la région d'information de vol à l'intérieur de laquelle elles sont établies.

3. Aérodromes contrôlés : les aérodromes pour lesquels est assuré le service de contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Art. 52. Les espaces aériens ATS sont classés et désignés comme suit :

Klasse A. Seuls les vols IFR sont admis; tous les vols sont soumis au contrôle de la circulation aérienne et la séparation est assurée entre tous.

Klasse B. Les vols IFR et VFR sont admis; tous les vols sont soumis au contrôle de la circulation aérienne et la séparation est assurée entre tous.

Klasse C. Les vols IFR et VFR sont admis; tous les vols sont soumis au contrôle de la circulation aérienne et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des informations de circulation relatives aux autres vols VFR.

Klasse D. Les vols IFR et VFR sont admis et tous les vols sont soumis au contrôle de la circulation aérienne; la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des informations de circulation relatives aux vols VFR; les vols VFR reçoivent des informations de circulation relatives à tous les autres vols.

Klasse E. Les vols IFR et VFR sont admis; les vols IFR sont soumis au contrôle de la circulation aérienne et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de circulation.

Klasse F. Les vols IFR et VFR sont admis; tous les vols IFR participants bénéficient du service consultatif de la circulation aérienne, et tous les vols bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Klasse G. Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espaces aériens sont conformes au tableau de l'Annexe 1.

Art. 53. § 1er. Le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré :

a) à tous les vols IFR dans les espaces aériens des classes A, B, C, D et E;

b) à tous les vols VFR dans les espaces aériens des classes B, C et D;

c) à tous les vols VFR spéciaux;

d) à l'ensemble de la circulation d'aérodrome aux aérodromes contrôlés.

§ 2. De vluchtinlichtingenverstrekking is verzekerd voor alle luchtvaartuigen die nuttig gebruik kunnen maken van de verstrekte inlichtingen, en

a) waarvoor de luchtverkeersleiding is verzekerd; of

b) waarvan de aanwezigheid via andere middelen bij de luchtverkeersdiensten bekend is.

De vluchtinlichtingenverstrekking ontslaat de bestuurder-gezagvoerder van geen enkele verantwoordelijkheid; in laatste instantie berust bij hem de verantwoordelijkheid een beslissing te nemen inzake elke verandering in vliegplan die hem wordt voorgesteld.

3. De alarmdienst wordt verzekerd :

a) voor alle luchtvaartuigen waarvoor luchtverkeersleiding wordt verzekerd;

b) in de mate van het mogelijke, voor alle andere luchtvaartuigen voor dewelke een vliegplan werd ingediend, of waarvan de aanwezigheid bekend is bij de luchtverkeersdienstverlening voor welke andere reden ook; en

c) voor elk luchtvaartuig waarvan men weet of vermoedt dat het het voorwerp uitmaakt van een wederrechtelijke tussenkomst.

Art. 54. Een klaring van een luchtverkeersleidingsdienst moet worden bekomen vooraleer een gecontroleerde vlucht of een gedeelte van een vlucht volgens de regels van toepassing op een gecontroleerde vlucht uit te voeren. Deze klaring wordt gevraagd door een vliegplan in te dienen bij een luchtverkeersleidingsdienst.

Een vliegplan kan ook slechts van toepassing zijn op een deel van een vlucht om het deel van de vlucht te beschrijven of de veranderingen die onderworpen zijn aan de verkeersleiding. Een klaring kan van toepassing zijn op alleen maar een deel van een geldend vliegplan, gekenmerkt door een beperking in de klaring of door vermelding van welbepaalde manoeuvres, zoals taxiën, landen of opstijgen.

Indien de klaring van de verkeersleiding niet als voldoende wordt beoordeeld door een bestuurder-gezagvoerder van een luchtvaartuig kan deze een gewijzigde klaring aanvragen, die hem, in de mate van het mogelijke, zal worden verleend.

Art. 55. Als een luchtvaartuig een klaring vraagt betreffende een voorrang, wordt een verslag dat de redenen van deze vraag tot voorrang uiteenzet, meegedeeld wanneer de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst erom vraagt.

Art. 56. Indien men voor het vertrek, wegens het vliegbereik van het luchtvaartuig en onder voorbehoud van een wijziging van de klaring in de loop van de vlucht, voorziet dat kan besloten worden koers te zetten naar een nieuw luchtvaarterrein van bestemming, dan worden de bevoegde luchtverkeersleidingsdiensten ervan in kennis gesteld door inlassing in het vliegplan van inlichtingen over de nieuwe koers (zo ze bekend is) en de nieuwe bestemming.

Art. 57. Een luchtvaartuig dat zich op een gecontroleerd luchtvaarterrein bevindt, wordt niet naar het manoeuvreterrein gebracht, zonder klaring van de controletoren van het luchtvaarterrein en gedraagt zich overeenkomstig de aanwijzingen gegeven door de controletoren.

Art. 58. Behalve in de gevallen voorzien in artikel 59 en 61, dient het luchtvaartuig het geldend vliegplan dat werd ingediend voor een gecontroleerde vlucht of de bepalingen van het van toepassing zijnde gedeelte ervan na te leven, behalve indien een aanvraag tot wijziging werd voorgelegd en werd gevolgd door een klaring van de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst of behalve wanneer een geval van overmacht een onmiddellijk optreden vereist; in dat geval dient zo vlug mogelijk nadat de spoedmaatregelen genomen werden, de luchtverkeersleidingsdienst in kennis gesteld te worden van de genomen maatregelen evenals van het feit dat het spoedmaatregelen betreft.

Art. 59. Zo een luchtvaartuig in gecontroleerde vlucht op onvrijwillige wijze afwijkt van het geldend vliegplan, worden volgende maatregelen genomen :

a) Grondkoersafwijking : indien het luchtvaartuig van zijn grondkoers is afgeweken, brengt de bestuurder onmiddellijk de nodige koerscorrecties aan om zo snel mogelijk opnieuw zijn grondkoers aan te houden.

b) Verandering van de werkelijke snelheid : indien de reële gemiddelde snelheid op kruishoogte, verschilt of dreigt te verschillen met meer of minder dan 5 % ten opzichte van de in het vliegplan opgegeven waarde, wordt de bevoegde luchtverkeersleidingsdienst ervan verwittigd.

§ 2. Le service d'information de vol est assuré pour tous les aéronefs auxquels les renseignements correspondants pourraient être utiles, et

a) auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne; ou

b) dont la présence est connue par d'autres moyens des organes des services de la circulation aérienne intéressés.

Le service d'information de vol ne dégage le pilote commandant de bord d'aucune de ses responsabilités; c'est à lui qu'il incombe en dernier ressort de prendre une décision en ce qui concerne toute modification au plan de vol qui lui est proposée.

§ 3. Le service d'alerte est assuré :

a) à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation;

b) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison; et

c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

Art. 54. Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne doit être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette autorisation est demandée en soumettant un plan de vol à un organe de contrôle de la circulation aérienne.

Un plan de vol peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un vol pour décrire la partie du vol ou les évolutions qui sont soumises au contrôle de la circulation aérienne. Une autorisation peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un plan de vol en vigueur, désignée par une limite d'autorisation ou par la mention de manoeuvres déterminées, telles que circulation à la surface, atterrissage ou décollage.

Si l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord d'un aéronef, celui-ci peut demander une autorisation modifiée qui, dans la mesure du possible, lui sera accordée.

Art. 55. Si un aéronef demande une autorisation comportant une priorité, un rapport exposant les motifs de cette demande de priorité est fourni, sur demande, à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

Art. 56. Si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification d'autorisation en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aéroport de destination, les organes appropriés du contrôle de la circulation aérienne en sont avisés par insertion dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route (si elle est connue) et la nouvelle destination.

Art. 57. Un aéronef utilisé sur un aéroport contrôlé n'est pas conduit sur l'aire de manoeuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aéroport et se conforme à toute indication donnée par cet organe.

Art. 58. Sauf dans les cas prévus aux articles 59 et 61, un aéronef se conforme au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence auront été prises, l'organe intéressé des services de la circulation aérienne est informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

Art. 59. En cas de dérogation involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes sont prises :

a) Ecart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifie immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.

b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organe intéressé des services de la circulation aérienne en est avisé.

c) Verandering van de geschatte tijd : indien wordt vastgesteld dat de geschatte tijd waarop het eerste der volgende punten bereikt wordt : het volgend reglementair meldingspunt, de grens van het vluchtinlichtingsgebied of het luchtvaartterrein van bestemming, drie minuten meer of minder zal bedragen dan de tijd medegegeeld aan de luchtverkeersleiding (of dan elke andere tijdsperiode vastgesteld door de overheid bevoegd voor de verkeersleiding of op basis van regionale luchtvaartakkoorden) wordt de verbeterde verwachte aankomsttijd zo snel mogelijk medegegeeld aan de bevoegde luchtverkeersdienst.

Art. 60. De vraag om veranderingen aan het vliegplan bevat volgende gegevens :

a) Wijziging van kruishoogte : identificatie van het luchtvaartuig; gevraagde kruishoogte en kruissnelheid op deze hoogte; (indien hier reden toe bestaat) verbeterde geschatte tijden bij het bereiken van de grenzen van de volgende vluchtinlichtingsgebieden.

b) Wijziging van grondkoers :

1. Zonder verandering van bestemming : identificatie van het luchtvaartuig; vluchtregels; aanduiding van de herziene grondkoers met overeenstemmende gegevens van het vliegplan vanaf de plaats waar het luchtvaartuig van grondkoers moet veranderen; herziene geschatte tijden; elke andere passende inlichting.

2. Met wijziging van bestemming : identificatie van het luchtvaartuig; vluchtregels; aanduiding van de herziene grondkoers tot aan het luchtvaartterrein van bestemming met overeenstemmende gegevens van het vliegplan vanaf de plaats waar het luchtvaartuig van grondkoers moet veranderen; herziene geschatte tijden; uitwijkvluchtterrein; elke andere passende inlichting.

Art. 61. Wanneer het niet langer mogelijk is in overeenstemming met het geldend vliegplan de vlucht verder te zetten in VMC, handelt de bestuurder van een VFR-vlucht, uitgevoerd als een gecontroleerde vlucht, als volgt :

a) hij vraagt een gewijzigde klaring die hem toelaat de vlucht verder te zetten in VMC tot aan zijn bestemming of tot aan het uitwijkvluchtterrein, of het luchtruim te verlaten binnen hetwelk een ATC-klaring vereist is, of

b) wanneer het onmogelijk is een klaring te bekomen zoals voorzien onder a) zet hij zijn vlucht verder in VMC en verwittigt het geëigende ATC-orgaan van de maatregelen die hij neemt om het luchtruim in kwestie te verlaten of om te landen op het dichtstbijgeëigende luchtvaartterrein; of

c) indien de vlucht wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk verkeersleidingsgebied, vraagt hij de klaring om de vlucht verder te zetten als speciale VFR-vlucht; of

d) vraagt hij de klaring om de vlucht voort te zetten in overeenstemming met de regels voor het vliegen op instrumenten.

Art. 62. Behalve wanneer hij ervan is vrijgesteld door de betrokken luchtverkeersdienst, moet de bestuurder van een gecontroleerde vlucht zo vlug mogelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst het tijdstip en de vlieghoogte bij het voorbijvliegen van elk aangeduid meldingspunt, evenals alle andere nodige inlichtingen, mededelen. Eveneens moeten op aanvraag van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst positiemeldingen gedaan worden ten opzichte van bijkomende meldingspunten. Wanneer aangeduide meldingspunten of meldingslijnen ontbreken, worden de positiemeldingen gedaan met tussenpozen bepaald door de betrokken luchtverkeersdienst.

Art. 63. Behalve in geval van landing op een gecontroleerd luchtvaartterrein moet een luchtvaartuig dat een gecontroleerde vlucht uitvoert, het bevoegde ATC-orgaan ervan verwittigen wanneer hij niet langer afhangt van de luchtverkeersleiding.

Art. 64. Een luchtvaartuig in gecontroleerde vlucht moet voortdurend uitluisteren op de geschikte radiofrequentie van de luchtverkeersleidingsdienst en, naargelang de behoeften, met deze laatste tweezijdige radioverbindingen tot stand brengen, behoudens andersluidende voorschriften die van toepassing zijn op luchtvaartuigen die deel uitmaken van het gecontroleerd luchtvaartterreinverkeer.

Art. 65. Indien een luchtvaartuig door een defect van de radio-uitrusting de bepaling van artikel 64 niet kan naleven, moet hij de procedures, opgelegd door de luchtverkeersvoorschriften naleven alsmede de hierna volgende procedures die van toepassing zijn. Daarenboven moet het luchtvaartuig, wanneer het deel uitmaakt van het luchtvaartterreinverkeer van

c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne), l'heure prévue corrigée est notifiée le plus tôt possible à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne.

Art. 60. Les demandes de modifications au plan de vol comportent les renseignements ci-après :

a) Changement de niveau de croisière : identification de l'aéronef; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux limites des régions d'information de vol suivantes.

b) Changement de route :

1. Sans changement de destination : identification de l'aéronef; règles de vol; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés; tous autres renseignements appropriés.

2. Avec changement de destination : identification de l'aéronef; règles de vol; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés, aérodrome(s) de dégagement; tous autres renseignements appropriés.

Art. 61. Lorsqu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit :

a) il demande une autorisation amendée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise; ou

b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu en a), il poursuit le vol en VMC et avise l'organe ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche; ou

c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demande l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial; ou

d) il demande l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

Art. 62. A moins d'en être exempté par l'organe intéressé des services de la circulation aérienne, le pilote d'un aéronef en vol contrôlé signale dès que possible à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne l'heure et le niveau au moment du passage de chaque point de comptes rendus obligatoire désigné ainsi que tous autres renseignements nécessaires. De même, des comptes rendus de position sont faits par rapport à des points de comptes rendus supplémentaires à la demande de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne. En l'absence de points de compte rendu ou de lignes de compte rendu désignés, les comptes rendus de position sont faits à des intervalles prescrits par l'organe intéressé des services de la circulation aérienne.

Art. 63. Sauf en cas d'atterrissage à un aérodrome contrôlé, un aéronef effectuant un vol contrôlé avisera l'organe ATC compétent dès qu'il cessera de dépendre du service du contrôle de la circulation aérienne.

Art. 64. Un aéronef en vol contrôlé garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, et établit, selon les besoins, des communications bilatérales avec celui-ci, sauf instructions contraires des services de la circulation aérienne s'appliquant aux aéronefs qui font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé.

Art. 65. Lorsqu'une panne de l'équipement radio l'empêche de se conformer aux dispositions de l'article 64, l'aéronef se conforme aux procédures figurant dans les informations aéronautiques et à celles des procédures suivantes qui sont applicables. En outre, l'aéronef, lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure

een gecontroleerd luchtvaartterrein waakzaam blijven ten einde de onderrichtingen te ontvangen die tot hem door middel van visuele seinen kunnen gericht worden.

Art. 66. In zichtweersomstandigheden moet de bestuurder :

- a) zijn vlucht in zichtweersomstandigheden verderzetten;
- b) landen op het dichtstbijzijnde geschikt luchtvaartterrein, en
- c) zijn aankomst op de snelste wijze melden aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Art. 67. In instrumentweersomstandigheden of wanneer hij pordeelt dat de weersomstandigheden van dergelijke aard zijn dat hij zijn vlucht onmogelijk overeenkomstig de bepalingen van artikel 66 kan verderzetten, moet de bestuurder :

- a) zijn vlucht verderzetten overeenkomstig het geldend vliegplan tot aan het passende navigatiehulpmiddel aangewezen om het luchtvaartterrein van bestemming aan te doen en, wanneer dit vereist is om de bepalingen van b) hierna na te leven, boven dit hulpmiddel wachten tot het ogenblik dat het dalen mag aangevat worden;
- b) beginnen te dalen vanaf het onder a) vermelde navigatiehulpmiddel op de laatst ontvangen verwachte naderingstijd waarvoor ontvangstmelding werd gegeven of op een ogenblik dat dit tijdstip zo dicht mogelijk benadert; indien geen enkele verwachte naderingstijd werd ontvangen en geen ontvangstmelding werd gegeven moet hij beginnen te dalen op de verwachte aankomsttijd zoals opgegeven in het geldend vliegplan of op een ogenblik dat dit tijdstip zo dicht mogelijk benadert;
- c) de normale instrumentnaderingsprocedure, voorgeschreven voor het aangewezen navigatiehulpmiddel, uitvoeren; en
- d) landen, indien mogelijk, binnen de dertig minuten volgend op de geschatte aankomsttijd zoals aangegeven in b) of op de laatst verwachte naderingstijd waarvan ontvangst werd gemeld indien deze tijd later valt dan de geschatte aankomsttijd.

Afdeling 8. — Onwettige overmeestering

Art. 68. Voor zover dit mogelijk is, moet de bestuurder van een luchtvaartuig dat het voorwerp uitmaakt van een onwettige overmeestering pogen hiervan de betreffende luchtverkeersdienst in te lichten, in overeenstemming met de instructies van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart. Daarbij moet hij alle belangrijke omstandigheden, die verband houden met deze overmeestering, evenals iedere afwijking ten opzichte van het geldend vliegplan, die opgelegd wordt door de omstandigheden, aanwijzen. Dit teneinde deze dienst zowel toe te laten aan dit luchtvaartuig de grootst mogelijke aandacht en bijstand te verlenen en het voorrang te verlenen voor het verderzetten van zijn vlucht naar de door de bestuurder gekozen bestemming, als zoveel mogelijk iedere onverenigbaarheid met het andere luchtverkeer te beperken.

Art. 69. Wanneer men weet of vermoedt dat een luchtvaartuig het voorwerp uitmaakt van een onwettige overmeestering, beantwoorden de ATS-organen onmiddellijk de vragen van dit luchtvaartuig. De inlichtingen betreffende de vliegveiligheid worden zonder ophouden medegedeeld aan dit luchtvaartuig en de nodige maatregelen worden getroffen om de uitvoering te bespoedigen van alle vluchtfases en vooral om het luchtvaartuig toe te laten veilig te landen.

Afdeling 9. — Onderschepping

Art. 70. Een luchtvaartuig dat onderschept wordt door een ander luchtvaartuig moet zich gedragen naar de onderrichtingen vervat in de luchtverkeersvoorschriften.

HOOFDSTUK IV. — Zichtvliegvoorschriften

Art. 71. Met uitzondering van speciale VFR-vluchten, worden VFR-vluchten uitgevoerd in omstandigheden waarbij het vliegzicht en de afstand tot de wolken ten minste gelijk zijn aan deze aangegeven in onderstaande tabel.

une surveillance en vue de recevoir les instructions qui pourraient lui être adressées par signaux visuels.

Art. 66. Dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote en vol contrôlé doit :

- a) poursuivre son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue;
- b) atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche, et
- c) signaler son arrivée par les moyens les plus rapides à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

Art. 67. Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions météorologiques sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions de l'article 66, le pilote en vol IFR doit :

- a) poursuivre son vol en se conformant au plan de vol en vigueur, jusqu'à l'aide à la navigation appropriée qui est désignée pour desservir l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer aux dispositions de b) ci-après, attendre à la verticale de cette aide le moment de commencer à descendre;
- b) commencer à descendre à partir de l'aide à la navigation spécifiée en a) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commencera à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;
- c) exécuter la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation désignée, et
- d) atterrir, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée en b) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

Section 8. — Intervention illicite

Art. 68. Le pilote d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce autant que possible d'en aviser l'organe des services de la circulation aérienne intéressé, conformément aux instructions du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances, afin de permettre à cet organe de lui accorder le maximum d'attention et d'assistance ainsi que la priorité dans la poursuite de son vol vers la destination choisie par le pilote, et réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Art. 69. Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continuent à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires sont prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

Section 9. — Interception

Art. 70. Un aéronef qui est l'objet d'une interception par un autre aéronef se conforme aux instructions contenues dans les informations aéronautiques.

CHAPITRE IV. — Règles de vol à vue

Art. 71. Exception faite des vols VFR spéciaux, les vols VFR sont effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau ci-après.

| Klasse van het luchtruim | B | CDE | FG |
|--------------------------|--|--|--|
| | | | Boven 900 m (3 000 ft) AMSL of meer dan 300 m (1 000 ft) boven de grond, indien deze laatste waarde hoger is |
| Afstand tot de wolken | Buiten de wolken | 1500 meter horizontaal 300 m (1 000 ft) vertikaal | Op 900 m (3 000 ft) en op minder dan of op 300 m (1 000 ft) boven de grond indien deze laatste waarde hoger is |
| Vliegzicht | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL of erboven* | 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL* | 5 km** |

| Classe d'espace aérien | B | CDE | FG | |
|------------------------|--|---|---|---|
| | | | Au-dessus de 900 m (3 000 ft) AMSL ou à plus de 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé | A 900 m (3 000 ft) et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé |
| Distance aux nuages | Hors des nuages | 1500 mètres horizontalement 300 m (1 000 ft) verticalement | | Hors des nuages et en vue de la surface |
| Visibilité en vol | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL ou au-dessus*, 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL* | | | 5 km** |

* Wanneer de hoogte van de overgangsalitude lager is dan 3 050 m (10 000 ft) AMSL, moet men FL 100 gebruiken in plaats van 10 000 ft.

** Wanneer de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart het voorschrijft, kunnen lagere vliegzichten tot 3 000 m, toegelaten worden voor vluchten uitgevoerd :

1° met snelheden die toelaten om, rekening houdend met de zichtbaarheid, elk ander luchtvaartuig of elke hindernis tijdig te zien om een botsing te vermijden; of

2° in omstandigheden waarin het normaal weinig waarschijnlijk is met andere vliegtuigen in aanraking te komen, bijvoorbeeld in gebieden met weinig luchtverkeer of voor luchtarbeid op lage altitude.

De hefschroefvliegtuigen mogen vliegen met een vliegzicht gelijk of hoger dan 800 meter, indien zij zich bevinden op minder dan 300 m hoogte en voor zover zij vliegen met een snelheid die hen toelaat ieder ander luchtvaartuig of iedere hindernis tijdig waar te nemen teneinde een aanvaring te vermijden.

De luchtvaartuigen mogen vliegen met een vliegzicht gelijk of hoger dan 1 500 meter voor zover zij vliegen in lokale vlucht.

Art. 72. Behoudens klaring van een luchtverkeersleidingdienst mag een luchtvaartuig in VFR-vlucht, niet opstijgen van een luchtvaanterrein gelegen in een plaatselijk verkeersleidingsgebied, noch op dit luchtvaarterrein landen, noch binnendringen in het luchtvaarterreinverkeersgebied of in het luchtverkeerscircuit van dit luchtvaarterrein :

- wanneer de wolkenbasis lager is dan 450 m (1 500 ft); of
- wanneer het grondzicht minder bedraagt dan 5 km.

Art. 73. Een bestuurder mag niet volgens de zichtvliegvoorschriften vliegen :

1° in nachtvlucht, tenzij het een lokale vlucht betreft toegestaan door een luchtverkeersleidingdienst of, voor de niet gecontroleerde luchtvaarterreinen, door de daartoe door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangeduide persoon;

2° op vliegniveau 195 en daarboven;

3° met transsonische of supersonische snelheid behoudens toelating van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

Art. 74. Behalve wanneer dit nodig is om op te stijgen of te landen, of behalve toestemming van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, is het verboden te vliegen overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften :

a) boven steden en bebouwde kommen van gemeenten, industriële complexen, de LNG-terminal te Zeebrugge, woonzones, nucleaire centrales of mensverzamelingen in open lucht op een hoogte lager dan 300 m (1 000 voet) boven de hoogste hindernis binnen een straal van 600 m rond het luchtvaartuig.

Voor hefschroefvliegtuigen evenwel kan een andere minimale hoogte worden vastgesteld door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, rekening houdend met de kenmerken van de toegangsweg bedoeld in artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 betreffende de regeling der luchtvaart, gewijzigd door artikel 3 van het koninklijk besluit van 31 augustus 1970 zonder dat deze hoogte lager mag zijn dan 100 m (300 voet) boven de overvlogen plaats;

b) elders, op een hoogte lager dan 150 m (500 voet) boven de grond of het water en op minder dan 150 m van elke vaste of verplaatsbare kunstmatige hindernis. Voor hefschroefvliegtuigen evenwel worden deze minimumhoogte en minimumafstand teruggebracht op 50 m (150 voet).

* Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, il faudrait utiliser FL 100 au lieu de 10 000 ft.

** Si le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique le prescrit, des visibilités en vol inférieures, sans être inférieures à 3 000 m, peuvent être autorisées pour des vols effectués :

1° à des vitesses qui permettent, compte tenu de la visibilité, de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou

2° dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.

Les hélicoptères peuvent voler avec une visibilité en vol égale ou supérieure à 800 m, s'ils se trouvent à une hauteur inférieure à 300 m et pour autant qu'ils évoluent à une vitesse qui permette de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter un abordage.

Les aéronefs peuvent voler avec une visibilité en vol au moins égale à 1 500 m pour autant qu'ils évoluent en vol local.

Art. 72. Sauf autorisation d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne peut ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome :

- lorsque le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft); ou
- lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

Art. 73. Un pilote ne peut voler selon les règles de vol à vue :

1° en vol de nuit, à moins qu'il ne s'agisse d'un vol dans le circuit d'un aérodrome et autorisé par l'organe du contrôle de la circulation aérienne ou, pour les aérodromes non contrôlés, par la personne agréée à cette fin par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique;

2° au niveau de vol 195 et au-dessus;

3° à des vitesses transsoniques ou supersoniques sauf autorisation du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

Art. 74. Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, il est interdit de faire évoluer un aéronef selon les règles de vol à vue :

a) au-dessus des villes et des parties agglomérées de communes, des zones d'habitation, des complexes industriels, du terminal LNG de Zeebrugge, des centrales nucléaires, ou des rassemblements de personnes en plein air à une hauteur inférieure à 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé, situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef.

Toutefois, pour les hélicoptères, une hauteur minimale différente peut être fixée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, en tenant compte des caractéristiques de l'itinéraire d'accès visé à l'article 43, § 1er, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, modifié par l'article 3 de l'arrêté royal du 31 août 1970, sans qu'elle puisse être inférieure à 100 m (300 pieds) au-dessus de l'endroit survolé;

b) ailleurs, à une hauteur inférieure à 150 m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance inférieure à 150 m de tout obstacle artificiel fixe ou mobile. Toutefois, en ce qui concerne les hélicoptères, ces hauteur et distance minimales sont ramenées à 50 mètres (150 pieds).

Art. 75. Behoudens andersluidende aanwijzing in de luchtverkeersklaring en behoudens andersluidende precisering van de bevoegde ATS-overheid, moeten de VFR-vluchten in de horizontale kruisfase op een hoogte van meer dan 900 m (3 000 ft) uitgevoerd worden, boven de grond of boven het water of boven een hoger referentieniveau, vastgesteld door de overheid bevoegd voor de luchtverkeersdienstverlening, op een van de vliegniveaus overeenkomend met hun grondkoers en nader bepaald in de kruishoogtetable van bijlage 2.

Art. 76. Een luchtvaartuig in VFR-vlucht leeft de bepalingen van afdeling 7 na :

- a) indien hij vliegt in een luchtruim van klasse B, C of D; of
- b) indien hij deel uitmaakt van het luchtverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein; of
- c) indien hij een speciale VFR-vlucht uitvoert.

Art. 77. Een luchtvaartuig dat een VFR-vlucht uitvoert en dat zich beweegt naar of binnendringt in een gebied dat door de bevoegde ATS-overheid is aangeduid als een gebied beantwoordend aan de bepalingen van artikel 35, c) of d), of dat een grondkoers volgt aangeduid in dezelfde voorwaarden blijft voortdurend uitluisteren op de radiofrequentie toegewezen aan de luchtverkeersdienst die zorgt voor de vluchtinlichtingenverstreking en deelt zijn positie mee volgens zijn behoeften aan deze luchtverkeersdienst.

Art. 78. Een bestuurder die een vlucht uitvoert overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften en die wenst over te schakelen op de toepassing van de instrumentvliegvoorschriften moet :

- a) als een vliegplan is ingediend, de in het geldend vliegplan aan te brengen wijzigingen doorgeven;
- b) indien de vlucht beantwoordt aan de voorwaarden van artikel 35, een vliegplan indienen bij de bevoegde luchtverkeersdienst en een klaring bekomen alvorens in het verkeersleidingsgebied over te schakelen naar IFR-vlucht.

Art. 79. Behoudens wanneer hij een klaring heeft bekomen van de luchtverkeersleidingsdienst, zoals voorzien in artikel 72, moet elke bestuurder die zijn luchtvaartuig niet kan handhaven in zichtweersomstandigheden, aan de vlucht verzaken, de vlucht onderbreken of zich schikken naar de bepalingen van artikel 78 of van hoofdstuk V.

Art. 80. Behoudens toelating van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, worden volgende vluchten uitgevoerd overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften :

- a) vluchten met vrije ballon;
- b) vluchten met zweefvliegtuigen in verkeersleidingsgebieden of adviesluchtruimen.

HOOFDSTUK V. — *Instrumentvliegvoorschriften*

Art. 81. Om een IFR-vlucht uit te voeren moet een luchtvaartuig uitgerust zijn met :

- 1° de instrumenten en uitrustingen vereist voor instrumentvluchten;
- 2° de voor de te volgen route gepaste navigatie- en radiocommunicatiemiddelen.

De Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, stelt de lijst op van instrumenten, uitrusting, navigatie- en radiocommunicatieapparatuur die verplicht is voor IFR-vluchten alsook de technische vereisten waaraan deze apparatuur moet voldoen.

Art. 82. Behalve wanneer zulks nodig is om op te stijgen of te landen, of behalve toestemming van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart mag een IFR-vlucht niet uitgevoerd worden beneden een hoogte van 300 m (1 000 voet) boven de hoogste hindernis binnen een straal van 8 km rond de geschatte positie van het luchtvaartuig.

Art. 83. Een bestuurder die besluit tijdens zijn vlucht over te gaan van de toepassing van de instrumentvliegvoorschriften naar een vlucht in zichtvliegvoorschriften, moet indien hij een vliegplan heeft ingediend de bevoegde luchtverkeersdienst ervan verwittigen dat de IFR-vlucht is geannuleerd en hem de wijzigingen die moeten aangebracht worden aan het geldend vliegplan mededelen.

Art. 75. Sauf indication contraire dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne et sauf spécification contraire de l'autorité ATS compétente, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, ou au-dessus d'un niveau de référence supérieur spécifié par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, seront effectués à l'un des niveaux de vol correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière de l'annexe 2.

Art. 76. Un aéronef en vol VFR se conformera aux dispositions de la section 7 :

- a) s'il vole dans un espace aérien de classe B, C ou D; ou
- b) s'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé; ou
- c) s'il effectue un vol VFR spécial.

Art. 77. Un aéronef qui vole en VFR et qui évolue ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions de l'article 35, c) ou d), ou suit une route désignée dans les mêmes conditions garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée de l'organe des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position à l'organe précité.

Art. 78. Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et qui désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit :

- a) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur;
- b) si le vol répond aux conditions de l'article 35, soumettre un plan de vol à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

Art. 79. Sauf autorisation de l'organe du contrôle de la circulation aérienne prévue à l'article 72 tout pilote qui ne peut maintenir son aéronef dans les conditions météorologiques de vol à vue, renonce au vol, l'interrompt ou se conforme aux dispositions de l'article 78 et du chapitre V.

Art. 80. Sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, sont effectués selon les règles de vol à vue :

- a) les vols en ballon libre;
- b) les vols en planeur dans les espaces aériens contrôlés ou à service consultatif.

CHAPITRE V. — *Règles de vol aux instruments*

Art. 81. Pour effectuer un vol IFR, l'aéronef doit être équipé :

- 1° des instruments et équipements nécessaires au vol aux instruments;
- 2° des appareils de navigation et de radiocommunication appropriés à la route à suivre.

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique établit la liste des instruments, équipements, appareils de navigation et de radiocommunication obligatoires pour les vols IFR ainsi que les spécifications techniques auxquelles ces appareils doivent répondre.

Art. 82. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou du directeur général de l'Administration de l'Aéronautique, le vol IFR ne peut être effectué à une hauteur inférieure à 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Art. 83. Un pilote qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue doit, si un plan de vol a été déposé, aviser l'organe intéressé des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

Art. 84. Wanneer een bestuurder van een luchtvaartuig een vlucht uitvoert overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften en zich bevindt in zichtweersomstandigheden, mag hij de IFR-vlucht pas staken wanneer hij voorziet dat de vlucht tijdens een voldoende lange tijd zal kunnen worden verdergezet onder zichtweersomstandigheden.

Art. 85. De kruishoogten, die door luchtvaartuigen die IFR-vluchten uitvoeren moeten gebruikt worden, zijn vastgesteld in de in bijlage 2 opgenomen kruishoogtentabel. De uit deze tabel volgende overeenstemming tussen vlieghoogten en magnetische grondkoers geldt evenwel niet in geval van tegenstrijdige aanwijzingen in de luchtverkeersvoorschriften of in de klaringen.

Art. 86. Een luchtvaartuig dat een IFR-vlucht uitvoert buiten een verkeersleidingsgebied maar dat zich beweegt naar of binnendringt in een gebied dat door de bevoegde ATS-overheid is aangeduid als een gebied beantwoordend aan de bepalingen van artikel 35, c) of d), of dat een grondkoers volgt aangeduid in dezelfde voorwaarden, blijft voortdurend uitluisteren op de radiofrequentie toegewezen aan de luchtverkeersdienst, en brengt, indien nodig, tweezijdige radioverbindingen tot stand met de luchtverkeersdienst die instaat voor de vluchtinlichtingenverstreking.

Art. 87. Wanneer de bestuurder van een luchtvaartuig dat een IFR-vlucht uitvoert buiten het verkeersleidingsgebied ertoe gehouden is een vliegplan in te dienen, uit te luisteren op de gepaste radiofrequentie en, indien nodig, tweezijdige radioverbindingen tot stand te brengen met de luchtverkeersdienst, dan moet hij zijn positie melden overeenkomstig de bepalingen van artikel 62.

HOOFDSTUK VI. — Slotbepalingen

Art. 88. Voor de toepassing van artikel 5 kan het voor een luchtvaartterrein verantwoordelijk gezag een beroep doen op de hoofdinspecteurs en de inspecteurs van de luchtvaartpolitie om de aanwezigheid van alcohol in het bloed op te sporen.

Deze laatste kunnen de leden van het stuurpersoneel onderwerpen aan een ademtest met gebruik van het toestel, bepaald overeenkomstig artikel 59, § 4, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie van het wegvervoer en gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990.

Art. 89. De inspecteurs van luchtvaartpolitie behorend tot het Bestuur van de Luchtvaart en de ambtenaren van Douane en Accijzen hebben, teneinde hun toezicht uit te oefenen, toegang tot elk luchtvaartterrein en tot iedere plaats waar luchtvaartuigen landen en opstijgen. Zij mogen elk luchtvaartuig en zijn lading doorzoeken en zich het reisdagboek evenals ieder ander document inzake de lading laten voorleggen.

Art. 90. Iedere bestuurder die uit het buitenland komt of zich naar het buitenland begeeft mag slechts landen op of opstijgen vanaf een douane-luchtvaartterrein. Wanneer hij ertoe gedwongen is elders te landen moet hij onverwijld de rijkswacht of de douane hiervan op de hoogte brengen en de onderrichtingen naleven die hem zullen gegeven worden.

Art. 91. Met uitzondering van de brandstof of de ballast dient voor het werpen van ieder voorwerp uit een luchtvaartuig in vlucht, dat uit het buitenland komt of zich er naar het buitenland begeeft, de toestemming bekomen te worden van de Minister van Financiën of van zijn gemachtigde.

Art. 92. Elk vervoer van goederen met een bemande vrije ballon is verboden.

Art. 93. De Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart stelt de bepalingen vast die iedere bestuurder van een luchtvaartuig moet naleven wanneer hij een noodoproep of -bericht ontvangt.

Art. 94. § 1. De bestuurder dient binnen de 7 dagen aan de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart ieder ongeval of incident mede te delen dat voorkwam tijdens het gebruik van een luchtvaartuig.

Deze procedure geldt ook voor ongevallen en incidenten overkomen buiten het Belgisch grondgebied aan luchtvaartuigen die de Belgische nationaliteits- en inschrijvingskenmerken dragen.

§ 2. De bestuurder moet de gepaste luchtverkeersdienst in kennis stellen van ieder incident dat de veiligheid van luchtvaartuigen, personen en goederen op de grond in het gedrang kan brengen, evenals van de gevallen van bijna aanvaring.

§ 3. Behalve in geval van dringende noodzakelijkheid is het verboden een luchtvaartuig te verplaatsen dat betrokken was bij een ernstig ongeval of dat hier de oorzaak van was, er voorwerpen, overblijfselen of onderdelen

Art. 84. Si le pilote d'un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il ne peut renoncer à voler aux instruments que s'il prévoit que le vol pourra être poursuivi pendant un temps assez long dans les conditions météorologiques de vol à vue.

Art. 85. Les niveaux de croisière qui doivent être utilisés par les aéronefs évoluant en vol aux instruments sont déterminés au tableau des niveaux de croisière figurant en annexe 2. Toutefois, la correspondance entre niveaux et route magnétique, telle qu'elle ressort de ce tableau, ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les informations aéronautiques ou dans les autorisations.

Art. 86. Un aéronef qui vole en IFR hors de l'espace aérien contrôlé mais qui évolue ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions de l'article 35, c) ou d), ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, garde l'écoute sur la fréquence radio appropriée, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

Art. 87. Lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé est tenu de déposer un plan de vol, de garder l'écoute sur la fréquence radio appropriée et d'établir, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol, il doit rendre compte de sa position conformément aux dispositions de l'article 62.

CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 88. Pour l'application de l'article 5, l'autorité responsable d'un aéroport peut faire appel aux inspecteurs en chef et aux inspecteurs de la police aéronautique en vue de détecter la présence d'alcool dans le sang.

Ces derniers peuvent soumettre les membres d'équipage de conduite à une épreuve respiratoire en utilisant l'appareil déterminé en application de l'article 59, § 4 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968 et modifiées par la loi du 18 juillet 1990.

Art. 89. Les inspecteurs de police aéronautique appartenant à l'Administration de l'Aéronautique ainsi que les agents des Douanes et Accises ont, en vue d'y exercer leur surveillance, accès à tout aéroport et à tout autre lieu où des aéronefs atterrissent ou décollent. Ils peuvent visiter tout aéronef et son chargement et se faire produire le carnet de route et tout document relatif à la cargaison.

Art. 90. Aucun pilote venant de l'étranger ou s'y rendant n'atterrit ou ne décolle en dehors d'un aéroport douanier. S'il est contraint d'atterrir ailleurs, il prévient sans délai la gendarmerie ou la douane et se conforme aux instructions qui lui sont données.

Art. 91. Le jet de tout objet autre que le carburant ou le lest, effectué d'un aéronef en vol venant de l'étranger ou s'y rendant, est soumis à l'autorisation du Ministre des Finances ou de son délégué.

Art. 92. Tout transport de marchandises par ballon libre habité est interdit.

Art. 93. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique fixe les dispositions auxquelles tout pilote d'aéronef doit se conformer lorsqu'il reçoit un appel ou un message de détresse.

Art. 94. § 1er. Le pilote est tenu de signaler, endéans les sept jours, au directeur général de l'Administration de l'Aéronautique tout accident ou incident survenu lors de l'utilisation d'un aéronef.

Cette procédure, s'applique également aux incidents ou accidents survenus en dehors du territoire belge, aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation belges.

§ 2. Le pilote est tenu de signaler à l'organe approprié des services de la circulation aérienne tout incident de nature à compromettre la sécurité des aéronefs, des personnes et des biens à la surface, ainsi que les cas de quasi-abordage.

§ 3. Hormis le cas de nécessité, il est interdit de déplacer un aéronef ayant subi ou causé un accident grave, d'enlever, de détacher ou de déplacer des objets, débris ou pièces quelconques provenant de cet aéronef, sans

van weg te nemen, los te maken of te verplaatsen, zonder daartoe de toestemming bekomen te hebben van de ambtenaren die door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart belast zijn met het onderzoek betreffende het ongeval.

Art. 95. Het koninklijk besluit van 13 februari 1989 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen wordt opgeheven.

Art. 96. Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en Onze Minister van Financiën worden, ieder wat hen betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 september 1994.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DIRUPO

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

avoir obtenu l'autorisation des fonctionnaires chargés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique de l'enquête relative à l'accident.

Art. 95. L'arrêté royal du 13 février 1989 fixant les règles de l'air est abrogé.

Art. 96. Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 septembre 1994.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DIRUPO

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Bijlage 1

Klassificatie van ATS-luchtruimen

| Klasse | Vluchttype | Verzekerde scheiding | Verzekerde diensten | VMC-zichtbaarheid en minimum afstand tot de wolken * | Snelheidsbeperking | Verplichte radioverbindingen | Vereiste ATC-klaring |
|--------|------------|----------------------------|--|---|---|------------------------------|----------------------|
| A | alleen IFR | Voor alle luchtvaartuigen | ATC | zonder voorwerp | zonder voorwerp | Doorlopend tweezijdig | ja |
| B | IFR | Voor alle luchtvaartuigen | ATC | zonder voorwerp | zonder voorwerp | Doorlopend tweezijdig | ja |
| | VFR | Voor alle luchtvaartuigen | ATC | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL buiten de wolken | zonder voorwerp | Doorlopend tweezijdig | ja |
| C | IFR | IFR met IFR IFR met VFR | ATC | zonder voorwerp | zonder voorwerp | Doorlopend tweezijdig | ja |
| | VFR | VFR met IFR | 1° ATC voor scheiding met IFR 2° Verkeersinlichting (en voorstel tot uitwijkmaneuver op aanvraag) | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL Afstand : horizontaal : 1 500 m; vertikaal : 300 m | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | Doorlopend tweezijdig | ja |
| D | IFR | IFR met IFR | ATC inbegrepen verkeersinlichting met of zonder VFR-vluchten (en voorstel tot uitwijkmaneuver op aanvraag) | zonder voorwerp | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | Doorlopend tweezijdig | ja |
| | VFR | nihil | Verkeersinlichting tussen VFR- en IFR-vluchten (en voorstel tot uitwijkmaneuver op aanvraag) | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL Afstand : horizontaal : 1 500 m; vertikaal : 300 m | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | Doorlopend tweezijdig | ja |
| E | IFR | IFR met IFR | ATC en zoveel als mogelijk verkeersinlichting over VFR-vluchten | zonder voorwerp | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | Doorlopend tweezijdig | ja |
| | VFR | nihil | zoveel als mogelijk verkeersinlichting | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL Afstand : horizontaal : 1 500 m; vertikaal : 300 m | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | neen | neen |

| Klasse | Vluchttype | Verzekerde scheiding | Verzekerde diensten | VMC-zichtbaarheid en minimum afstand tot de wolken * | Snelheidsbeperking | Verplichte radioverbindingen | Vereiste ATC-klaring |
|--------|------------|---------------------------------|---|--|--|------------------------------|----------------------|
| F | IFR | IFR met IFR zoveel als mogelijk | adviserende luchtverkeersdienstverlening Vluchtinlichtingenverstreking | zonder voorwerp | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | Doorlopend tweezijdig | neen |
| | VFR | nihil | vluchtinlichtingenverstreking | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL Afstand : horizontaal : 1 500 m; vertikaal : 300 m Op 900 m AMSL en lager, of op 300 m boven het hoogste punt van het oppervlak, indien deze hoogte hoger is - 5 km ** buiten de wolken en met zicht op de grond of op het wateroppervlak | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | neen | neen |
| G | IFR | nihil | vluchtinlichtingenverstreking | zonder voorwerp | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | Doorlopend tweezijdig | neen |
| | VFR | nihil | vluchtinlichtingenverstreking | 8 km op 3 050 m (10 000 ft) AMSL 5 km beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL Afstand : horizontaal : 1 500 m; vertikaal : 300 m Op 900 m AMSL en lager, of op 300 m boven het hoogste punt van het oppervlak, indien deze hoogte hoger is - 5 km ** buiten de wolken en met zicht op de grond of op het wateroppervlak | Aangewezen snelheid 250 kt IAS beneden 3 050 m (10 000 ft) AMSL | neen | neen |

* Wanneer de hoogte van de overgangsalitude lager is dan 3 050 m (10 000 ft), moet men FL 100 gebruiken ipv. 10 000 ft.

** Indien de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart het voorschrijft :

a) vliegziichten lager dan deze waarden, maar met een minimum van 3 000 m kunnen worden toegestaan voor vluchten uitgevoerd :

1° met snelheden die toelaten tijdig elk ander luchtvaartuig of elke hindernis op te merken zodat een botsing wordt vermeden;

2° in omstandigheden waar in normale omstandigheden weinig risico bestaat om deze luchtvaartuigen te ontmoeten; bijvoorbeeld in gebieden met een beperkte densiteit aan luchtverkeer en voor luchtarbeid op lage hoogte;

b) hefschroefvliegtuigen kunnen de toestemming krijgen om te vliegen met een vliegzicht van minder dan 1 500 m, indien zij zich voortbewegen met een snelheid die hen toelaat elk ander luchtvaartuig of elke hindernis op te merken zodat een botsing wordt vermeden.

Annexe 1

Classification des espaces aériens ATS

| Classe | Type de vol | Séparation assurée | Services assurés | Visibilité VMC et distance aux nuages minimales * | Limite de vitesse | Radio-communications obligatoires | Autorisation ATC requise |
|--------|---------------|---------------------|--|---|---|-----------------------------------|--------------------------|
| A | IFR seulement | A tous les aéronefs | ATC | sans objet | sans objet | continues deux sens | oui |
| B | IFR | A tous les aéronefs | ATC | sans objet | sans objet | continues deux sens | oui |
| | VFR | A tous les aéronefs | ATC | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL Hors des nuages | sans objet | continues deux sens | oui |
| C | IFR | IFR d'avec IFR | ATC | sans objet | sans objet | continues deux sens | oui |
| | VFR | VFR d'avec IFR | 1) ATC pour séparation d'avec IFR 2) Information de circulation (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande) | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL Distance : horizontale : 1 500 m; verticale : 300 m | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | continues deux sens | oui |
| D | IFR | IFR d'avec IFR | ATC y compris information de circulation a/s vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande) | sans objet | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | continues deux sens | oui |
| | VFR | néant | information de circulation entre vols VFR et IFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande) | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL Distance : horizontale : 1 500 m; verticale : 300 m | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | continues deux sens | oui |
| E | IFR | IFR d'avec IFR | ATC et autant que possible information a/s vols VFR | sans objet | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | continues deux sens | oui |
| | VFR | néant | autant que possible information de circulation | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL Distance : horizontale : 1 500 m; verticale : 300 m | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | non | non |

| Classe | Type de vol | Séparation assurée | Services assurés | Visibilité VMC et distance aux nuages minimales * | Limite de vitesse | Radio-communications obligatoires | Autorisation ATC requise |
|--------|-------------|------------------------------------|--|--|---|-----------------------------------|--------------------------|
| F | IFR | IFR d'avec IFR autant que possible | service consultatif de la circulation aérienne. Service d'information de vol | sans objet | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | continues deux sens | non |
| | VFR | néant | service d'information de vol | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL Distance : horizontale : 1 500 m; verticale : 300 m A 900 m AMSL et au-dessous, ou à 300 m au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé - 5 km **, hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | non | non |
| G | IFR | néant | service d'information de vol | sans objet | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | continues deux sens | non |
| | VFR | néant | service d'information de vol | 8 km à 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus 5 km au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL Distance : horizontale : 1 500 m; verticale : 300 m A 900 m AMSL et au-dessous, ou à 300 m au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé - 5 km **, hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau | 250 kt IAS au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL | non | non |

* Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft), il faudrait utiliser FL 100 au lieu de 10 000 ft.

** Si le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique le prescrit :

a) des visibilités en vol inférieures à cette valeur, mais de 3 000 m au minimum, peuvent être autorisées pour des vols effectués :

1) à des vitesses qui permettent de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou

2) dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude;

b) les hélicoptères peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m, s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.

Gezien om bijgevoegd te worden bij het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DIRUPO

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DI RUPO

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Bijlage 2
Kruishoogtentabel
Magnetische grondkoers

| Van 000° tot 179° | | | | | | Van 180° tot 359° | | | | | |
|-------------------|----------|------|--------------|----------|------|-------------------|----------|------|--------------|----------|------|
| IFR-vluchten | | | VFR-vluchten | | | IFR-vluchten | | | VFR-vluchten | | |
| Vlieg-niveau | Altitude | | Vlieg-niveau | Altitude | | Vlieg-niveau | Altitude | | Vlieg-niveau | Altitude | |
| | meter | voet | | meter | voet | | meter | voet | | meter | voet |
| 10 | 300 | 1000 | — | — | — | 20 | 600 | 2000 | 45 | 1350 | 4500 |
| 30 | 900 | 3000 | 35 | 1050 | 3500 | 40 | 1200 | 4000 | 65 | — | — |
| 50 | 1500 | 5000 | 55 | 1700 | 5500 | 60 | — | — | 85 | — | — |
| 70 | — | — | 75 | — | — | 80 | — | — | 105 | — | — |
| 90 | — | — | 95 | — | — | 100 | — | — | 125 | — | — |
| 110 | — | — | 115 | — | — | 120 | — | — | 145 | — | — |
| 130 | — | — | 135 | — | — | 140 | — | — | 165 | — | — |
| 150 | — | — | 155 | — | — | 160 | — | — | 185 | — | — |
| 170 | — | — | 175 | — | — | 180 | — | — | — | — | — |
| 190 | — | — | — | — | — | 200 | — | — | — | — | — |
| 210 | — | — | — | — | — | 220 | — | — | — | — | — |
| 230 | — | — | — | — | — | 240 | — | — | — | — | — |
| 250 | — | — | — | — | — | 260 | — | — | — | — | — |
| 270 | — | — | — | — | — | 280 | — | — | — | — | — |
| 290 | — | — | — | — | — | 310 | — | — | — | — | — |
| 330 | — | — | — | — | — | 350 | — | — | — | — | — |
| 370 | — | — | — | — | — | 390 | — | — | — | — | — |
| 410 | — | — | — | — | — | 430 | — | — | — | — | — |
| 450 | — | — | — | — | — | 470 | — | — | — | — | — |
| 490 | — | — | — | — | — | 510 | — | — | — | — | — |
| enz. | — | — | — | — | — | enz. | — | — | — | — | — |

Annexe 2

Tableau des niveaux de croisière
Route magnétique

| De 000° à 179° | | | | | | De 180° à 359° | | | | | |
|----------------|----------|-------|---------------|----------|-------|----------------|----------|-------|---------------|----------|-------|
| Vols IFR | | | Vols VFR | | | Vols IFR | | | Vols VFR | | |
| Niveau de vol | Altitude | | Niveau de vol | Altitude | | Niveau de vol | Altitude | | Niveau de vol | Altitude | |
| | mètres | pièds | | mètres | pièds | | mètres | pièds | | mètres | pièds |
| 10 | 300 | 1000 | — | — | — | 20 | 600 | 2000 | 45 | 1350 | 4500 |
| 30 | 900 | 3000 | 35 | 1050 | 3500 | 40 | 1200 | 4000 | 65 | — | — |
| 50 | 1500 | 5000 | 55 | 1700 | 5500 | 60 | — | — | 85 | — | — |
| 70 | — | — | 75 | — | — | 80 | — | — | 105 | — | — |
| 90 | — | — | 95 | — | — | 100 | — | — | 125 | — | — |
| 110 | — | — | 115 | — | — | 120 | — | — | 145 | — | — |
| 130 | — | — | 135 | — | — | 140 | — | — | 165 | — | — |
| 150 | — | — | 155 | — | — | 160 | — | — | 185 | — | — |
| 170 | — | — | 175 | — | — | 180 | — | — | — | — | — |
| 190 | — | — | — | — | — | 200 | — | — | — | — | — |
| 210 | — | — | — | — | — | 220 | — | — | — | — | — |
| 230 | — | — | — | — | — | 240 | — | — | — | — | — |
| 250 | — | — | — | — | — | 260 | — | — | — | — | — |
| 270 | — | — | — | — | — | 280 | — | — | — | — | — |
| 290 | — | — | — | — | — | 310 | — | — | — | — | — |
| 330 | — | — | — | — | — | 350 | — | — | — | — | — |
| 370 | — | — | — | — | — | 390 | — | — | — | — | — |
| 410 | — | — | — | — | — | 430 | — | — | — | — | — |
| 450 | — | — | — | — | — | 470 | — | — | — | — | — |
| 490 | — | — | — | — | — | 510 | — | — | — | — | — |
| etc. | — | — | — | — | — | etc. | — | — | — | — | — |

Gezien om bijgevoegd te worden bij het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DI RUPO

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DIRUPO

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT