

Art. 2. En ce qui concerne l'année de référence 2003, le régime des avances visé à l'article 16 du même arrêté, est fixé comme suit :

§ 1^{er}. Un montant de 23.464.000 EUR est réparti entre les organismes de paiement agréés, créés par la Centrale générale des Services publics, la Fédération des Syndicats chrétiens des Services publics, le Syndicat libre de la Fonction publique, l'Union nationale des Services publics, la Centrale générale du Personnel militaire et le Syndicat national du Personnel de Police et de Sécurité; ce montant est destiné à payer les primes syndicales et à couvrir les frais administratifs de fonctionnement visés respectivement aux articles 29 et 30 du même arrêté.

§ 2. Du montant susvisé, 5.866.000 EUR sont versés au plus tard le 1^{er} février 2005, 5.866.000 EUR au plus tard le 1^{er} mars 2005, 5.866.000 EUR au plus tard le 1^{er} avril 2005 et 5.866.000 EUR au plus tard le 1^{er} mai 2005; ces montants sont versés aux organismes de paiement susvisés proportionnellement aux primes syndicales payées par chacun de ces organismes pour l'années de référence 2001 et 2002.

Art. 3. Les données visées à l'article 18, § 3, du même arrêté, sont :

- les nom, prénoms, date de naissance et adresse du syndiqué auquel la prime est payée;
- le numéro du formulaire de distribution.

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 31 janvier 2005.

G. VERHOFSTADT

Art. 2. Wat het referentiejaar 2003 betreft, wordt de voorschottenregeling bedoeld in artikel 16 van hetzelfde besluit, als volgt vastgesteld :

§ 1. Onder de erkende uitbetalingsinstellingen opgericht door de Algemene Centrale der Openbare Diensten, de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten, het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt, de Nationale Unie der Openbare Diensten, de Algemene Centrale van het Militair Personeel en het Nationaal Syndicaat van het Politie- en Veiligheidspersoneel, wordt een bedrag van 23.464.000 EUR verdeeld, bestemd voor de uitbetaling van de vakbondspremies en het dekken van de administratieve werkingskosten, respectievelijk bedoeld in de artikelen 29 en 30 van hetzelfde besluit.

§ 2. Van het hierboven genoemde bedrag wordt 5.866.000 EUR uiterlijk op 1 februari 2005, 5.866.000 EUR uiterlijk op 1 maart 2005, 5.866.000 EUR uiterlijk op 1 april 2005 en 5.866.000 EUR uiterlijk op 1 mei 2005 overgedragen aan de hierboven bedoelde uitbetalingsinstellingen, in evenredigheid met de vakbondspremies welke deze instellingen hebben uitbetaald voor de referentie jaren 2001 en 2002.

Art. 3. De in het artikel 18, § 3, van hetzelfde besluit bedoelde gegevens zijn :

- naam, voornamen, geboortedatum en adres van het vakbondslid aan wie de premie wordt uitbetaald;
- het nummer van het afgifteformulier.

Art. 4. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 31 januari 2005.

G. VERHOFSTADT

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 — 319

[C — 2004/14275]

9 JANVIER 2005. — Arrêté royal fixant les conditions d'exploitation technique des avions relevant de l'aviation générale

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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 l'article 5, § 1^{er}, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu la loi du 30 avril 1947 portant approbation de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, notamment l'Annexe 6, 2^e partie;

Vu l'association des Gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis 36.918/2/V du Conseil d'Etat donné le 28 juillet 2004;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions et champ d'application

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

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

Aérodrome de dégagement. Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 — 319

[C — 2004/14275]

9 JANUARI 2005. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de voorwaarden voor de technische exploitatie van vliegtuigen behorende tot de algemene luchtvaart

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5 § 1, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op de wet van 30 april 1947 houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, inzonderheid op bijlage 6, 2e deel;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies 36.918/2/V van de Raad van State gegeven op 28 juli 2004;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities en toepassingsgebied

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

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.

Uitwijkhaven. Luchtvaartterrein waarheen een luchtvaartuig zijn vlucht kan voortzetten wanneer het onmogelijk of inopportuun wordt de vlucht voort te zetten of te landen op het voor de landing voorziene luchtvaartterrein. Men onderscheidt de volgende uitwijkhavens :

Uitwijkhaven bij de opstijging. Uitwijkhaven waar een luchtvaartuig kan landen wanneer dat nodig wordt kort na het opstijgen en wanneer het niet mogelijk is om het luchtvaartterrein van vertrek te gebruiken.

Uitwijkhaven tijdens de vlucht. Luchtvaartterrein waar een luchtvaartuig kan landen wanneer zich een anomalie of een noodgeval voordoet tijdens de vlucht.

Uitwijkhaven voor de bestemming. Uitwijkhaven waarnaar een luchtvaartuig zijn vlucht kan voortzetten wanneer het onmogelijk of inopportuun wordt om te landen op het voor de landing voorziene luchtvaartterrein.

L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de décollage en route ou à destination.

Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH). Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH). Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Avion. Aérodrome 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.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). 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 (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Emetteur de localisation d'urgence (ELT). Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

ELT automatique fixe (ELT/AF). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

ELT automatique largable (ELT/AD). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

ELT automatique portatif (ELT/AP). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

ELT de survie (ELT/S). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Fiche de maintenance. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

Maintenance. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défauts et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Manuel de vol. Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

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 une période de service de vol.

Het luchtvaartterrein waar een vlucht vertrekt kan tevens zijn uitwijkhaven tijdens de vlucht of voor de bestemming zijn.

Beslissingsaltitude (DA) of beslissingshoogte (DH). Aangegeven altitude of hoogte waarop, tijdens een precisienadering of een nadering met verticale geleiding, een afgebroken nadering moet begonnen worden wanneer de visuele referentie die noodzakelijk is voor het voortzetten van de nadering niet zichtbaar is.

Minimum hindernisvrije altitude (OCA) of minimum hindernisvrije hoogte (OCH). Laagste altitude of laagste hoogte boven de altitude van de drempel van de betreffende baan of boven de altitude van het luchtvaartterrein, naargelang het geval, gebruikt om de geschikte criteria voor het overschrijden van hindernissen na te leven.

Minimum dalingsaltitude (MDA) of minimum dalingshoogte (MDM). Een aangegeven altitude of hoogte, tijdens een klassieke of indirecte nadering, waaronder een daling niet mag uitgevoerd worden zonder de nodige visuele referentie.

Vliegtuig. Aérodrome voorzien van een voortstuwingsinrichting en waarvan de stijfkracht in vlucht hoofdzakelijk verkregen wordt door aérodynamische krachten die worden uitgeoefend op vlakken die in gegeven vluchtomstandigheden in dezelfde stand blijven.

Instrumentweersomstandigheden (IMC). Weersomstandigheden, uitgedrukt in functie van zicht, afstand tot de wolken en wolkenbasis, die lager zijn dan de voorgeschreven minima voor zichtweersomstandigheden.

Zichtweersomstandigheden (VMC). Weersomstandigheden, uitgedrukt in functie van zicht, afstand tot de wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan, of beter dan de voorgeschreven minima.

Zender voor plaatsbepaling van noodgevallen (ELT). Algemene term waarmee een uitrusting wordt aangegeven die specifieke signalen uitzendt op aangeduide frequenties en die, naargelang om welke toepassing het gaat, automatisch kan gaan werken door de schok of manueel in werking kan worden gesteld. Een ELT kan één van volgende toestellen zijn :

Vaste automatische ELT (ELT/AF). ELT die automatisch in werking wordt gesteld en die op permanente wijze aan een luchtvaartuig is vastgemaakt.

Afwerpbare automatische ELT (ELT/AD). ELT die op strakke wijze aan een luchtvaartuig is vastgemaakt en die automatisch losgelaten en in werking gesteld wordt door de schok en, in sommige gevallen, door hydrostatische detectoren. Het manueel loslaten wordt ook voorzien.

Draagbare automatische ELT (ELT/AP). ELT die automatisch in werking wordt gesteld en die op strakke wijze aan het luchtvaartuig is vastgemaakt maar die gemakkelijk van het luchtvaartuig kan afgenomen worden.

OverlevingsELT (ELT/S). ELT die uit een luchtvaartuig kan worden gehaald, die is opgesteld om het onmiddellijk gebruik ervan te vergemakkelijken in geval van nood en die door de overlevenden manueel in werking wordt gesteld.

Boordrecorder. Elk type van recorder die aan boord van een luchtvaartuig is geïnstalleerd teneinde het technische onderzoek bij ongevallen of incidenten te vergemakkelijken.

Onderhoudsfiiche. Document dat een certificaat bevat waarin bevestigd wordt dat de onderhoudswerken waarop dit betrekking heeft uitgevoerd werden op bevredigende wijze, hetzij overeenkomstig de goedgekeurde gegevens en de in het procedurehandboek van het onderhoudsorgaan vermelde procedures, hetzij volgens een evenwaardig systeem.

Onderhoud. Uitvoering van de taken die nodig zijn voor het behoud van de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig. Het kan gaan om één van of een combinatie van volgende taken : revisie, inspectie, vervanging, verbetering van gebreken en integratie van een wijziging of van een herstelling.

Vlieghandboek. Handboek dat verbonden is met het bewijs van luchtwaardigheid waarin de gebruikslimieten staan beschreven binnen dewelke het luchtvaartuig in goede staat van dienst moet geacht worden te zijn, alsook de noodzakelijke inlichtingen en instructies aan de leden van het stuurpersoneel teneinde het veilig gebruik van het luchtvaartuig te verzekeren.

Gevaarlijke goederen. Stoffen of voorwerpen die van die aard zijn dat ze een risico betekenen voor de gezondheid, de veiligheid, de goederen of het leefmilieu, die opgesomd staan in de lijst van gevaarlijke goederen in de Technische Instructies of, indien ze niet op deze lijst voorkomen, overeenkomstig deze Instructies geklasseerd zijn.

Lid van het stuurpersoneel. Lid van het boordpersoneel, houder van een vergunning, dat belast is met taken die van direct belang zijn voor het besturen van een luchtvaartuig tijdens de diensttijd.

Minimums opérationnels d'aérodrome. Limites d'utilisation d'un aérodrome.

a) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages;

b) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation;

c) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

Nuit. Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui peut être fixée par l'autorité compétente.

Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments. Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit :

Approche et atterrissage classiques. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

Approche et atterrissage avec guidage vertical. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas aux critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

Approche et atterrissage de précision. Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

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

Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Programme de maintenance. Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Qualité de navigation requise (RNP). Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

Renseignement météorologique. Message d'observation météorologique, analyse, prévision et tout autre élément d'information relatif à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

Réparation. Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

Substances psychoactives. Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Temps de vol. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Type de RNP. Valeur de confinement exprimée sous forme de distance en milles marins par rapport à la position voulue, à l'intérieur de laquelle sont censés se trouver les aéronefs pendant au moins 95 % du temps de vol total.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Operationele minima voor luchtvaartterreinen. Gebruikslimieten van een luchtvaartterrein.

a) voor de opstijging, uitgedrukt in functie van de zichtbare baanlengte en/of van de zichtbaarheid en indien nodig in functie van de wolkenbasis;

b) voor de landing met precisienadering, uitgedrukt in functie van de zichtbaarheid en/of van de zichtbare baanlengte en van de beslissingsaltitude/-hoogte (DA/H) als zijnde aangepast aan de exploitatiecategorie;

c) voor de landing met klassieke nadering uitgedrukt in functie van de zichtbaarheid en/of de zichtbare baanlengte, de minimale dalingsaltitude/-hoogte (MDA/H) en, indien nodig, in functie van de wolkenbasis.

Nacht. Uren begrepen tussen het einde van de burgerlijke schemering en het begin van de burgerlijke dageraad of elke andere periode tussen zonsopgang en -opgang die door de bevoegde overheid kan bepaald worden.

Naderings- en landingsoperaties waarbij naderingsprocedures met instrumenten worden gebruikt. De naderings- en landingsprocedures met instrumenten worden geklasseerd als volgt :

Klassieke nadering en landing. Nadering en landing met instrumenten die een laterale geleiding gebruiken maar geen verticale geleiding.

Nadering en landing met verticale geleiding. Nadering en landing met instrumenten die een laterale en een verticale geleiding gebruiken maar die niet beantwoorden aan de vastgelegde criteria voor precisienaderings- en landingsoperaties.

Precisienadering en precisielanding. Nadering en landing met instrumenten waarbij een laterale en verticale precisiegeleiding worden gebruikt, en waarbij de minima bepaald worden door de categorie van de procedure.

Boordcommandant. Bestuurder die is aangeduid door de exploitant of door de eigenaar, als zijnde diegene die het bevel voert aan boord en die verantwoordelijk is voor het veilig uitvoeren van de vlucht.

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

Zichtbare baanlengte (RVR). Afstand tot waar een bestuurder van een luchtvaartuig dat zich bevindt op de aslijn van de baan de grondmarkeringen of de lichten die de baan afbakenen of zijn aslijn identificeren kan zien.

Onderhoudsprogramma. Document dat de taken voor het geprogrammeerd onderhoud en de frequentie van uitvoering vermeldt, alsook de bijbehorende procedures, zoals een gebruiksveiligheidsprogramma, die noodzakelijk zijn voor de veiligheid bij de exploitatie van de luchtvaartuigen waarop het van toepassing is.

Vereiste navigatiekwaliteit (RNP). Uitdrukking van de navigatieprestatie die noodzakelijk is om binnen een bepaald luchtruim te vliegen.

Meteorologische inlichtingen. Meteorologische observatieberichten, analyses, voorspellingen en andere elementen van inlichting betreffende de bestaande of voorziene weersomstandigheden.

Herstelling. Herstel van een luchtvaartproduct in de staat van luchtwaardigheid die het verloren had als gevolg van schade of slijtage, om te bewerkstelligen dat het luchtvaartuig in overeenstemming blijft met de conceptiebepalingen van het toepasselijk reglement op de luchtwaardigheid dat gediend heeft voor het uitreiken van het typecertificaat.

Psychoactieve substanties. Alcohol, opioïden, cannabinoïden, kalmeermiddelen, hypnotische middelen, cocaïne, andere psychostimulansen, hallucinogenen en vluchtige oplosmiddelen. Koffie en tabak vallen erbuiten.

Vliegtijd. Globale tijd gerekend vanaf het ogenblik dat het vliegtuig zich begint te verplaatsen om op te stijgen tot wanneer het na afloop van de vlucht tot stilstand komt.

Luchtarbeid. Luchtvaartactiviteit tijdens dewelke een luchtvaartuig wordt gebruikt voor gespecialiseerde diensten zoals landbouw, bouw, fotografie, topografie, observatie en bewaking, opsporingen en reddingswerken, reclame in de lucht, enz.

Type van RNP. Waarde, uitgedrukt in de vorm van afstand in zeemijlen ten opzichte van de gewenste positie, waarbinnen de luchtvaartuigen verondersteld worden zich te bevinden gedurende ten minste 95 % van de totale vliegtijd.

Vlucht in de algemene luchtvaart. Andere vlucht dan een vlucht in het commercieel luchtvervoer of luchtarbeid.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Ministre. Ministre chargé de la Direction générale Transport aérien.

Directeur général. Directeur général de la Direction générale Transport aérien.

Art. 2. Le présent arrêté a pour objet de fixer les conditions d'exploitation technique des vols d'avions relevant de l'aviation générale à l'exclusion des motoplaneurs et des aéronefs ultra-légers motorisés.

Art. 3. Le pilote commandant de bord se conforme aux lois, règlements et procédures des Etats sur le territoire desquels l'avion est utilisé.

CHAPITRE II. — Généralités

Art. 4. Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.

Art. 5. Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord en avise sans délai les autorités locales.

Si l'Etat où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rend compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet Etat; dans ce cas le pilote commandant de bord adresse également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l'Etat d'immatriculation.

Art. 6. Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'avion ou à d'autres biens.

CHAPITRE III. — Préparation et exécution des vols

Section I^{re}. — Suffisance des installations et services d'exploitation

Art. 7. Le pilote commandant de bord n'entreprend pas de vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les aires et les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion sont satisfaisants, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation.

Section II. — Minima opérationnels d'aérodrome

Art. 8. Le pilote commandant de bord n'effectue ni décollage ni atterrissage sur un aérodrome où les minimums opérationnels sont inférieurs à ceux qui sont établis pour cet aérodrome par l'Etat sur le territoire duquel il est situé, sans l'autorisation expresse de cet Etat.

Section III. — Consignes

Art. 9. Le pilote commandant de bord veille à ce que l'équipage et les passagers soient mis au courant, au moyen d'un exposé verbal ou d'une autre façon, de l'emplacement et du mode d'emploi :

1° des ceintures de sécurité; et selon le cas,

2° des issues de secours;

3° des gilets de sauvetage;

4° de l'équipement d'alimentation en oxygène;

5° de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

Le pilote commandant de bord veille à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.

Vlucht in het commercieel luchtvervoer. Vlucht met vervoer van passagiers, vracht of post, uitgevoerd tegen vergoeding of op grond van een huurcontract.

Minister. Minister die met het Directoraat-generaal Luchtvaart is belast.

Directeur-generaal. Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Art. 2. Dit besluit heeft tot doel de voorwaarden vast te stellen voor de technische exploitatie van vluchten van vliegtuigen behorende tot de algemene luchtvaart met uitsluiting van de motorzweefvliegtuigen en de ultralichte gemotoriseerde luchtvaartuigen.

Art. 3. De boordcommandant houdt zich aan de wetten, reglementen en procedures van de Staten op wier grondgebied het vliegtuig wordt gebruikt.

HOOFDSTUK II. — Algemeenheden

Art. 4. De boordcommandant is verantwoordelijk voor de veiligheid van de bemanning, de passagiers en de vracht die zich aan boord bevinden wanneer de deuren gesloten zijn. De boordcommandant is tevens verantwoordelijk voor de besturing en de veiligheid van het vliegtuig vanaf het ogenblik dat het klaar is om zich te verplaatsen om op te stijgen tot op het ogenblik waarop het tenslotte tot stilstand komt aan het einde van de vlucht en de motoren die gebruikt worden als groepen van primaire voortdrijving stilgezet zijn.

Art. 5. Indien een geval van overmacht dat de veiligheid van het vliegtuig of van personen in gevaar brengt noodzaakt tot het nemen van maatregelen die ertoe leiden dat een procedure of een plaatselijk reglement wordt geschonden, brengt de boordcommandant de plaatselijke overheden hiervan zonder verwijf op de hoogte.

Indien de Staat waar het incident zich voordoet het eist, brengt de boordcommandant zo vlug mogelijk, en in principe binnen de tien dagen, de bevoegde overheid van die Staat op de hoogte van elke schending van die aard; in dat geval stuurt de boordcommandant tevens, zo vlug mogelijk, en in principe binnen de tien dagen, een kopie van zijn verslag naar de Staat van inschrijving.

Art. 6. De boordcommandant heeft de verantwoordelijkheid om, aan de dichtstbijzijnde betrokken dienst en met de snelste middelen die hij ter beschikking heeft, elk ongeval te melden waarin het vliegtuig betrokken is en waarin personen gedood of zwaar gewond zijn of waarbij aanzienlijke schade werd aangebracht aan het vliegtuig of aan andere goederen.

HOOFDSTUK III. — Voorbereiding en uitvoering van de vluchten

Afdeling I. — Toereikendheid van de installaties en diensten voor exploitatie

Art. 7. De boordcommandant onderneemt geen vlucht alvorens zich met alle gewone middelen waarover hij beschikt te hebben vergewist van de toereikendheid van de terreinen en de beschikbare installaties en diensten op de grond die onmiddellijk noodzakelijk zijn voor deze vlucht en voor de veiligheid van het vliegtuig, met inbegrip van de telecommunicatiemiddelen en van de navigatiehulpmiddelen.

Afdeling II. — Operationele minima van een luchtvaartterrein

Art. 8. De boordcommandant voert geen opstijging of landing uit op een luchtvaartterrein waar de operationele minima lager liggen dan die welke zijn opgelegd voor dit luchtvaartterrein door de Staat op wiens grondgebied het zich bevindt, zonder de uitdrukkelijke toelating van deze Staat.

Afdeling III. — Aanwijzingen

Art. 9. De boordcommandant draagt er zorg voor dat de bemanning en de passagiers, bij middel van een mondelinge uiteenzetting of op een andere wijze, op de hoogte worden gebracht van de plaats en de gebruiksaanwijzing van :

1° de veiligheids gordels; en naargelang het geval,

2° de nooduitgangen;

3° de reddingsvesten;

4° de zuurstofuitrusting;

5° elke andere individuele nooduitrusting die zich aan boord bevindt, met inbegrip van de kaarten met instructies bestemd voor de passagiers in geval van nood.

De boordcommandant draagt er zorg voor dat alle inzittenden op de hoogte worden gebracht van de plaats en de algemene gebruiksaanwijzing van de gemeenschappelijke uitrusting die essentieel is voor de veiligheid aan boord.

Section IV. — Aptitude au vol de l'avion et mesures de sécurité

Art. 10. Aucun vol n'est entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré :

- 1° que l'avion est apte au vol, dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord;
- 2° que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des conditions de vol prévues;
- 3° que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du chapitre VII;
- 4° que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;
- 5° que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité;
- 6° que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne sont pas dépassées.

Section V. — Observations et prévisions météorologiques

Art. 11. Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments comprend :

- 1° l'étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles, et
- 2° l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

Section VI. — Limites imposées par les conditions météorologiques

Sous-section I^{re}. — Vol VFR

Art. 12. Lorsqu'un vol autre qu'un vol local effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue doit être effectué conformément aux règles de vol à vue, il n'est entrepris que si les observations météorologiques récentes disponibles, ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue) seront telles, au moment voulu, que le vol puisse s'effectuer conformément aux règles de vol à vue.

Sous-section II. — Vol IFR

Art. 13. § 1^{er}. Cas où il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination.

Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments n'est entrepris que si les renseignements disponibles indiquent que les conditions météorologiques à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à un aérodrome de dégagement à destination au moins, sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cet aérodrome.

§ 2. Cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination.

Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments sans qu'il n'y ait à prévoir d'aérodrome de dégagement n'est entrepris que si :

- 1° une procédure normalisée d'approche aux instruments est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissage prévu et si
- 2° les renseignements météorologiques disponibles indiquent que, entre deux heures avant et deux heures après l'heure d'arrivée prévue, les conditions seront les suivantes :
 - a) base des nuages à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments;
 - b) visibilité de 5,5 km au moins ou dépassant de 4 km la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

Afdeling IV. — Geschiktheid voor de vlucht van het vliegtuig en veiligheidsmaatregelen

Art. 10. Geen enkele vlucht mag worden aangevat zonder dat de boordcommandant zich ervan vergewist heeft :

- 1° dat het vliegtuig geschikt is voor de vlucht, naar behoren ingeschreven, en dat de stukken die dit bewijzen aan boord zijn;
- 2° dat het vliegtuig voorzien is van de gepaste instrumenten en uitrusting, rekening houdend met de voorziene vliegomstandigheden;
- 3° dat de noodzakelijke onderhoudswerken uitgevoerd zijn overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk VII;
- 4° dat de massa en de centrering van het vliegtuig toelaten de vlucht in alle veiligheid uit te voeren, rekening houdend met de voorziene vliegomstandigheden;
- 5° dat de lading aan boord verspreid wordt geplaatst en op zodanige wijze vastgemaakt dat de veiligheid niet in het gedrang komt;
- 6° dat de gebruikslimieten van het vliegtuig, vastgelegd in het vlieghandboek of in een gelijkaardig document, niet worden overschreden.

Afdeling V. — Waarnemingen en meteorologische voorspellingen

Art. 11. Alvorens een vlucht aan te vatten neemt de boordcommandant kennis van alle beschikbare meteorologische inlichtingen voor de geplande vlucht. De voorbereiding van een vlucht die verder gaat dan de onmiddellijke nabijheid van de plaats van vertrek, of van om het even welke vlucht die uitgevoerd wordt volgens de instrumentvliegvoorschriften, omvat :

- 1° het bestuderen van de waarnemingen en van de courante meteorologische voorspellingen die voorhanden zijn, en
- 2° de uitwerking van een ander vliegplan in het geval de vlucht niet op de geplande wijze zou kunnen doorgaan wegens de meteorologische omstandigheden.

Afdeling VI. — Beperkingen die noodzakelijk zijn wegens de meteorologische omstandigheden

Onderafdeling I. — VFR-vlucht

Art. 12. Wanneer een vlucht, en het is geen lokale vlucht uitgevoerd in de meteorologische omstandigheden voor zichtvluchten, dient uitgevoerd te worden volgens de regels voor zichtvluchten, wordt deze slechts aangevat indien de recente beschikbare meteorologische waarnemingen of de combinatie van recente waarnemingen en voorspellingen aanwijzen dat de meteorologische omstandigheden tijdens de reis (of tijdens het deel van de reis dat volgens de regels voor zichtvluchten wordt uitgevoerd) van die aard zullen zijn, op het gewenste ogenblik, dat de vlucht kan uitgevoerd worden volgens de regels voor zichtvluchten.

Onderafdeling II. — IFR-vlucht

Art. 13. § 1. Gevallen waarin een uitwijkhaven voor de bestemming dient te worden voorzien.

Een vlucht die dient uitgevoerd te worden volgens de instrumentvliegvoorschriften wordt slechts aangevat indien de beschikbare inlichtingen aantonen dat de meteorologische omstandigheden op het voor de landing voorziene luchtvaartterrein en tenminste op één uitwijkhaven voor de bestemming, op het voorziene uur van aankomst, even goed of beter zullen zijn dan de operationele minima van dit luchtvaartterrein.

§ 2. Gevallen waarin geen uitwijkhaven voor de bestemming dient te worden voorzien.

Een vlucht die dient uitgevoerd te worden volgens de instrumentvliegvoorschriften zonder dat een uitwijkhaven dient te worden voorzien wordt slechts aangevat indien :

- 1° een genormaliseerde instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het voor de landing voorziene luchtvaartterrein en indien
- 2° de beschikbare meteorologische inlichtingen aantonen dat, in de tijdspanne tussen twee uren voor en twee uren na het voorziene uur van aankomst, de weersomstandigheden als volgt zullen zijn :
 - a) wolkenbasis van tenminste 300 m (1 000 ft) boven de minimale altitude zoals opgelegd in de instrumentnaderingsprocedure;
 - b) zichtbaarheid van tenminste 5,5 km of die de in de procedure opgelegde minimale zichtbaarheid met minstens 4 km overschrijdt.

Sous-section III. — Minimums opérationnels d'aérodrome

Art. 14. Un vol n'est poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements météorologiques les plus récents indiquent que les conditions météorologiques à cet aérodrome ou à l'un au moins des aérodromes de dégivement à destination seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels spécifiés pour ces aérodromes.

Art. 15. Une approche aux instruments ne sera pas poursuivie au-delà du repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aérodrome dans le cas d'une approche de non-précision, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne dépasse le minimum spécifié.

Art. 16. Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion a franchi le repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aérodrome dans le cas d'une approche de non-précision, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un avion ne poursuit pas son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

Sous-section IV. — Vol en conditions givrantes

Art. 17. Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage n'est entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

Section VII. — Aérodrome de dégivement à destination

Art. 18. Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégivement est choisi et spécifié dans le plan de vol, sauf :

1° si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue;

2° si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégivement à destination approprié.

Section VIII. — Réserves de carburant et de lubrifiant

Art. 19. Un vol n'est entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité, et si, selon le cas, les dispositions spéciales suivantes sont observées.

Art. 20. Pour un vol effectué selon les règles de vol aux instruments, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant lui permettant au moins :

1° lorsqu'il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégivement à destination, d'atteindre d'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant 45 minutes;

2° lorsqu'un aérodrome de dégivement à destination est à prévoir, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégivement, puis de voler pendant 45 minutes.

Art. 21. Les dispositions de la présente section ne sauraient empêcher la modification du plan de vol d'un avion en cours de vol pour le diriger vers un autre aérodrome, à condition qu'à partir du moment où ce changement de plan de vol est décidé, il soit satisfait aux exigences de la présente section.

Section IX. — Réserve et emploi d'oxygène

Art. 22. Le pilote commandant de bord veille à ce que de l'oxygène soit mis à la disposition de l'équipage et des passagers en quantité suffisante pour tous les vols effectués à des altitudes-pressions supérieures à 3 000 m (10 000 ft) ainsi qu'à des altitudes où le manque d'oxygène risque d'amoindrir les facultés des membres de l'équipage ou d'être préjudiciable aux passagers.

Les membres de l'équipage de conduite exerçant des fonctions indispensables à la sécurité du vol utilisent des inhalateurs d'oxygène de manière continue lorsque l'altitude-pression régnant dans la cabine est supérieure à 3 000 m (10 000 ft).

Onderafdeling III. — Operationele minima van een luchtvaartterrein

Art. 14. Een vlucht wordt slechts voortgezet richting voorzien landingsterrein wanneer uit de meest recente meteorologische inlichtingen blijkt dat de meteorologische omstandigheden op dit luchtvaartterrein of op tenminste één van de uitwijkhavens voor de bestemming op het voorziene uur van aankomst gelijk of beter zullen zijn dan de voor deze luchtvaartterreinen opgelegde operationele minima.

Art. 15. Een instrumentnadering mag niet verdergezet worden voorbij het buitenste merkbaken in geval van een precisienadering of onder de 300 m (1 000 ft) boven het luchtvaartterrein in geval van een klassieke nadering, tenzij de medegedeelde zichtbaarheid of de controle-RVR het opgegeven minimum overschrijdt.

Art. 16. Indien de medegedeelde zichtbaarheid of de controle-RVR onder het opgelegde minimum zakt eens het vliegtuig het buitenste merkbaken heeft overschreden, in geval van een precisienadering, of eens het onder de 300 m (1 000 ft) boven het luchtvaartterrein is gedaald, in geval van een klassieke nadering, mag de nadering voortgezet worden tot de DA/H of de MDA/H. In elk geval zet een vliegtuig zijn nadering naar een luchtvaartterrein toe niet voort voorbij het punt waar de omstandigheden voor het gebruik lager zouden liggen dan de opgegeven operationele minima.

Onderafdeling IV. — Vlucht in ijzelomstandigheden

Art. 17. Een vlucht die een zone moet doorkruisen waar men ijzel signaleert of voorziet mag slechts aangevat worden wanneer het vliegtuig gecertificeerd en uitgerust is om in die omstandigheden te vliegen.

Afdeling VII. — Uitwijkhaven voor de bestemming

Art. 18. Voor een vlucht die moet uitgevoerd worden volgens de instrumentvliegvoorschriften, wordt tenminste één uitwijkhaven gekozen en gespecificeerd in het vliegplan, behalve :

1° indien de duur en de overheersende meteorologische omstandigheden van die aard zijn dat men met redelijke zekerheid kan aannemen dat, op het voorziene uur van aankomst op het voor de landing voorziene luchtvaartterrein, alsook gedurende een redelijke termijn vóór en na dit ogenblik, de nadering en de landing zullen kunnen worden uitgevoerd in de zichtweersomstandigheden;

2° indien het voorziene landingsterrein geïsoleerd ligt en er geen geschikte uitwijkhaven voor de bestemming is.

Afdeling VIII. — Voorraden brandstof en smeerolie

Art. 19. Een vlucht wordt slechts aangevat wanneer, rekening houdend met de meteorologische omstandigheden en de voorziene vertragingen van de vlucht, het vliegtuig een voorraad brandstof en smeerolie meevoert die volstaat om deze vlucht veilig uit te voeren en indien, naargelang het geval, volgende bijzondere bepalingen worden in acht genomen.

Art. 20. In geval van een vlucht uitgevoerd volgens de instrumentvliegvoorschriften, voert het vliegtuig een hoeveelheid brandstof en smeerolie mee die tenminste volstaat :

1° indien geen uitwijkhaven dient te worden voorzien voor het luchtvaartterrein van bestemming, om het voorziene landingsterrein te bereiken, en vervolgens 45 minuten te vliegen;

2° indien een uitwijkhaven dient te worden voorzien voor het luchtvaartterrein van bestemming, om het voorziene landingsterrein te bereiken, daarna de uitwijkhaven, en vervolgens 45 minuten te vliegen.

Art. 21. Geen enkele bepaling van deze afdeling belet het wijzigen van het vliegplan van een vliegtuig tijdens een vlucht, om het naar een ander luchtvaartterrein af te leiden, op voorwaarde dat, vanaf het ogenblik van de beslissing tot wijziging van vliegplan, voldaan is aan de vereisten van deze afdeling.

Afdeling IX. — Reserve en gebruik van zuurstof

Art. 22. Voor alle vluchten uitgevoerd op een drukaltitude die hoger is dan 3 000 m (10 000 ft) alsook op altitudes waarop het gebrek aan zuurstof de mogelijkheden van de bemanningsleden zou kunnen verminderen of schadelijk zou kunnen zijn voor de passagiers, zorgt de boordcommandant ervoor dat er een voldoende hoeveelheid zuurstof ter beschikking wordt gesteld van de bemanning en van de passagiers.

De leden van het stuurpersoneel maken doorlopend gebruik van inhaleertoestellen voor zuurstof in alle gevallen waar de drukaltitude in de cabine hoger is dan 3 000 m (10 000 ft) wanneer zij functies uitoefenen welke onontbeerlijk zijn voor de veiligheid van de vlucht.

Section X. — Instructions en cas d'urgence en vol

Art. 23. En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord veille à ce que tous les occupants reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

Section XI. — Aptitude physique des membres de l'équipage de conduite

Art. 24. Le pilote commandant de bord veille à ce qu'un vol :

1° ne soit pas entrepris si l'un des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques;

2° ne se poursuive pas au-delà de l'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

Section XII. — Membres de l'équipage de conduite à leur poste

Art. 25. Pendant les phases de décollage et d'atterrissage, chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage est à son poste.

Pendant la croisière, chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage reste à son poste, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

Chaque membre de l'équipage veille à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

Section XIII. — Procédures de vol aux instruments

Art. 26. Les avions exploités selon les règles de vol aux instruments se conforment aux procédures de vol aux instruments établies dans la publication d'information aéronautique (AIP) pour chaque aérodrome.

Section XIV. — Instruction du personnel

Art. 27. La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne peut être assurée que par une personne qui :

1° a reçu du propriétaire (du preneur, en cas de location) ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet;

2° possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol;

3° possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone si des communications radio sont prescrites; et enfin

4° a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, et si nécessaire, des renseignements sur les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures ATC, et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

Section XV. — Avitaillement en carburant

Art. 28. Un avion ne peut être avitaillé en carburant pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

Lorsque des opérations d'avitaillement sont en cours pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales sont assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite à l'alinéa 1^{er}.

Des précautions supplémentaires sont nécessaires lorsqu'il s'agit d'opérations d'avitaillement en carburant autre que le kérosène d'aviation ou lorsque ces opérations ont pour résultat un mélange de kérosène d'aviation avec d'autres types de carburateurs, ou lorsqu'elles sont effectuées au moyen d'un simple tuyau.

Afdeling X. — Instructies voor noodgevallen in vlucht

Art. 23. In geval van nood tijdens een vlucht waakt de boordcommandant erover dat alle inzittenden de voor de omstandigheden toepasselijke instructies krijgen.

Afdeling XI. — Lichamelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel

Art. 24. De boordcommandant waakt erover dat geen enkele vlucht :

1° aangevat wordt indien één van de leden van het stuurpersoneel niet in staat is om zijn functies uit te oefenen wegens redenen zoals verwonding, vermoeidheid, ziekte, gevolgen van alcoholgebruik of van opwekkende middelen;

2° verder voortgezet wordt dan naar het dichtstbijzijnde behoorlijke landingsterrein wanneer de geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel om hun functies uit te oefenen aanzienlijk verminderd is als gevolg van een afname van hun capaciteiten wegens vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek.

Afdeling XII. — Leden van het stuurpersoneel op hun post

Art. 25. Tijdens de fasen van opstijging en van landing is elk lid van het stuurpersoneel dat in de stuurcabine van dienst is op zijn post.

Gedurende de kruisvlucht blijft elk lid van het stuurpersoneel dat van dienst is in de stuurcabine op zijn post, behalve wanneer hij afwezig is om functies te volbrengen die in verband staan met het besturen van het vliegtuig of om redenen van fysiologische aard.

Elk bemanningslid waakt erover dat zijn veiligheidsgordel dicht gespet is wanneer hij zich op zijn post bevindt.

Afdeling XIII. — Procedures voor instrumentvliegen

Art. 26. De vliegtuigen die geëxploiteerd worden volgens de instrumentvliegvoorschriften houden zich aan de procedures voor instrumentvliegen die zijn opgelegd in de luchtvaartgids (AIP) voor elk luchtvaartterrein.

Afdeling XIV. — Onderricht van het personeel

Art. 27. De besturing van een vliegtuig op het bewegingsterrein mag enkel verzekerd worden door een persoon die :

1° de daartoe noodzakelijke toelating heeft verkregen van de eigenaar (de huurder in geval van verhuring) of van zijn ondergeschikte;

2° de vereiste bekwaamheid bezit om het vliegtuig op de grond te besturen;

3° de nodige bevoegdheden bezit om de radiotelefoon te bedienen indien radiocommunicaties voorgeschreven zijn; en tenslotte

4° van een bevoegd persoon de instructies betreffende het plan van het luchtvaartterrein heeft gekregen, en indien nodig, de inlichtingen betreffende de te volgen reisweg, de signalisatie, de afbakening, de seinen en instructies, gebruikelijke uitdrukkingen en ATC-procedures, en die in staat is zich te gedragen naar de operationele normen die vereist zijn voor de veiligheid van de bewegingen van de vliegtuigen op het luchtvaartterrein.

Afdeling XV. — Brandstofbevoorrading

Art. 28. Een vliegtuig mag niet bevoorrad worden met brandstof terwijl de passagiers instappen, uitstappen of aan boord blijven, tenzij de boordcommandant of andere gekwalificeerde personen aan boord zijn, klaar om een evacuatie van het vliegtuig te beginnen en te begeleiden, daarbij gebruik makend van de meest praktische en snelst beschikbare middelen.

Wanneer bevoorradingsoperaties plaatsvinden terwijl er passagiers instappen, uitstappen of aan boord blijven, worden wederzijdse communicaties verzekerd door middel van het intercommunicatiesysteem van het vliegtuig of door elk ander geschikt middel, tussen de grondploeg die met deze operaties belast is en de boordcommandant of het gekwalificeerd personeel waarvan de aanwezigheid is voorgeschreven in eerste lid.

Bijkomende voorzorgen zijn noodzakelijk wanneer het gaat om bevoorradingsoperaties in brandstof, andere dan luchtvaartkerosine, of wanneer deze operaties een mengeling van luchtvaartkerosine met andere types van brandstoffen als gevolg hebben, of wanneer ze worden uitgevoerd bij middel van een eenvoudige vulslang.

CHAPITRE IV. — *Limites d'emploi relatives aux performances des avions*

Art. 29. L'avion est utilisé :

- 1° conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou du document qui en tient lieu;
- 2° dans le cadre des limites d'emploi prescrites par l'Etat d'immatriculation;
- 3° dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique.

Art. 30. Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi prescrites par l'Etat d'immatriculation sont disposées à bord de l'avion.

CHAPITRE V. — *Équipement et instruments de bord des avions*Section I^{re}. — Tous avions - Tous vols

Art. 31. Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits par les dispositions du présent chapitre sont installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, en fonction de l'avion utilisé et des conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer.

Art. 32. L'avion est doté d'instruments permettant à l'équipage de conduite d'en contrôler la trajectoire de vol, d'exécuter toute manœuvre requise dans le cadre d'une procédure et de respecter les limites d'emploi de l'avion dans les conditions d'exploitation prévues.

Art. 33. Tous les avions, pour tous les vols, sont dotés :

- 1° d'une trousse de premiers soins facilement accessible;
- 2° d'extincteurs portatifs conçus de manière à ce que, lors de leur utilisation, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion; au moins un extincteur est situé :
 - a) dans le poste de pilotage;
 - b) dans chacun des compartiments des passagers séparé du poste de pilotage et auquel le pilote et le copilote ne peuvent avoir aisément accès;
- 3° a) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé l'âge de deux ans;
- b) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette;
- 4° des documents et renseignements suivants :
 - a) manuel de vol ou autres documents ou renseignements exigés pour l'application des dispositions relatives aux limites d'emploi et aux performances des avions;
 - b) cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement;
 - c) procédures destinées au pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté;
 - d) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et les aéronefs interceptés;
- 5° de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

Art. 34. Lorsque les zones du fuselage permettant la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence sont marquées sur l'avion, elles sont marquées comme indiqué au schéma ci-dessous. Les marques sont de couleur rouge ou jaune et, si cela est nécessaire, elles sont entourées d'un cadre blanc pour assurer un meilleur contraste avec le fond.

Si la distance entre les marques d'angle dépasse 2 m, des marques intermédiaires de 9 cm x 3 cm sont ajoutées de sorte que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2 m.

HOOFDSTUK IV. — *Gebruiksbeperkingen betreffende vliegtuigprestaties*

Art. 29. Het vliegtuig wordt gebruikt :

- 1° overeenkomstig de bepalingen van zijn bewijs van luchtwaardigheid of van het document dat er de plaats van inneemt;
- 2° in het kader van de gebruiksbeperkingen die door de Staat van inschrijving zijn voorgeschreven;
- 3° in het kader van de beperkingen van de massa, opgelegd overeenkomstig de normen voor geluidscertificatie.

Art. 30. Indicatieplaten, lijsten, markeringen op de instrumenten of combinaties van deze elementen, waarin de gebruiksbeperkingen die door de Staat van inschrijving worden opgelegd worden aangeduid, worden aan boord van het vliegtuig aangebracht.

HOOFDSTUK V. — *Uitrusting en instrumenten aan boord van de vliegtuigen*

Afdeling I. — Alle vliegtuigen - Alle vluchten

Art. 31. Naast de minimumuitrusting die nodig is voor het afleveren van een bewijs van luchtwaardigheid, worden de door de bepalingen van dit hoofdstuk voorgeschreven instrumenten, uitrusting en vliegdocumenten volgens het geval geïnstalleerd of meegevoerd aan boord van de vliegtuigen, rekening houdend met het gebruikte vliegtuig en met de omstandigheden waarin de vlucht moet plaatsvinden.

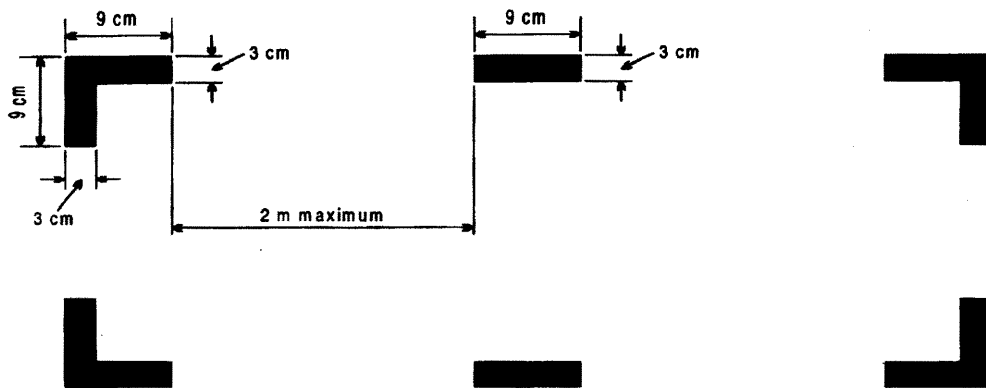
Art. 32. Het vliegtuig wordt uitgerust met instrumenten die het stuurpersoneel in staat stellen de vliegbaan ervan te controleren, ieder in het kader van een procedure vereist manoeuvre uit te voeren en de gebruiksbeperkingen van het vliegtuig te eerbiedigen in de voorziene omstandigheden voor exploitatie.

Art. 33. Alle vliegtuigen zijn, voor alle vluchten, voorzien van :

- 1° een gemakkelijk bereikbare doos voor eerstehulpverlening;
- 2° draagbare blusapparaten die zodanig gemaakt zijn dat ze, bij gebruik, geen gevaarlijke luchtverontreiniging veroorzaken in het vliegtuig; ten minste één blusapparaat bevindt zich :
 - a) in de stuurcabine;
 - b) in elk compartiment voor passagiers dat afgescheiden is van de stuurcabine en niet gemakkelijk toegankelijk is voor de bestuurder en de medebestuurder;
- 3° a) een zetel of slaappleaats voor elke persoon van meer dan twee jaar oud;
- b) een veiligheidsgordel voor elke zetel en veiligheidsriemen voor elke slaappleaats;
- 4° volgende documenten en inlichtingen :
 - a) vlieghandboek of andere documenten vereist voor de toepassing van de bepalingen betreffende de beperkingen van het gebruik en de prestaties van het vliegtuig;
 - b) bijgewerkte en aangepaste kaarten die overeenstemmen met de geplande reisroute en met de routes die kunnen overwogen worden in geval van omleiding;
 - c) procedures bestemd voor de boordcommandant van een onderschept luchtvaartuig;
 - d) optische seinen die moeten gebruikt worden door de onderschepende luchtvaartuigen en door de onderschepende luchtvaartuigen;
- 5° reservesmeltzekeringen met de gepaste waarden geschikt voor het vervangen van zekeringen, die bereikbaar zijn in vlucht.

Art. 34. Indien de zones van de romp waar de veiligheidsploegen in geval van nood kunnen binnendringen op het vliegtuig worden afgelijnd, worden ze aangeduid zoals op de volgende afbeelding. De lijnen zijn van rode of gele kleur en, indien nodig, worden zij omgeven door een witte kader om een beter contrast met de achtergrond te bekomen.

Indien de afstand tussen de hoekmarkeringen meer bedraagt dan 2 m, worden intermediaire markeerlijnen van 9 cm x 3 cm toegevoegd, zodanig dat de afstand tussen de aan elkaar grenzende markeringen niet meer bedraagt dan 2 m.



Indication des zones de pénétration du fuselage

Section II. — Tous avions en vol VFR

Art. 35. Tous les avions volant en VFR sont dotés :

- 1° d'un compas magnétique;
- 2° d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes;
- 3° d'un altimètre barométrique sensible;
- 4° d'un anémomètre;
- 5° et de tous autres instruments ou éléments d'équipement prescrits par le directeur général.

Section III. — Tous avions - Survol de l'eau

Sous-section I^{re}. — Hydravions

Art. 36. Tous les hydravions, au cours de tous les vols, sont équipés :

- 1° d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette;
- 2° s'il y a lieu, de l'équipement nécessaire pour émettre les signaux sonores prescrits dans le Règlement international pour prévenir les abordages en mer;
- 3° d'une ancre;
- 4° d'une ancre flottante, lorsqu'elle est nécessaire pour faciliter les manœuvres.

Les amphibies employés comme hydravions sont rangés dans la catégorie hydravions.

Sous-section II. — Avions terrestres monomoteurs

Art. 37. Les avions terrestres monomoteurs qui survolent une étendue d'eau en croisière à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané sont dotés d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

Les amphibies utilisés comme avions terrestres sont rangés dans la catégorie avions terrestres.

Sous-section III. — Tous avions

vols à grande distance avec survol de l'eau

Art. 38. Tous les avions utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau sont dotés :

- 1° lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de 93 km (50 NM) de tout point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence, d'un gilet de sauvetage ou dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord et rangé de sorte que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette;
- 2° lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à une distance, par rapport à tout point terrestre se prêtant à un atterrissage d'urgence, supérieure à 185 km (100 NM), dans le cas des avions monomoteurs, ou supérieure à 370 km (200 NM), dans le cas des avions multimoteurs qui peuvent poursuivre leur vol avec un moteur hors de fonctionnement,

a) de canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et dotés d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances;

Aanduiding van de zones van de romp waar men kan binnendringen

Afdeling II. — Alle vliegtuigen in VFR-vlucht

Art. 35. Alle vliegtuigen die in VFR vliegen zijn uitgerust met :

- 1° een magnetisch kompas;
- 2° een chronometer die de uren, de minuten en de seconden aangeeft;
- 3° een gevoelige barometrische hoogtemeter;
- 4° een anemometer;
- 5° alle andere instrumenten of delen van uitrustingen die worden voorgeschreven door de Directeur-generaal.

Afdeling III. — Alle vliegtuigen - Overvliegen van water

Onderafdeling I. — Watervliegtuigen

Art. 36. Alle watervliegtuigen zijn, gedurende alle vluchten uitgerust met :

- 1° een reddingsvest of een gelijkwaardige individuele uitrusting voor elke persoon die zich aan boord bevindt, zodanig geplaatst dat elke aanwezige ze van in zijn stoel of slaappleats gemakkelijk kan bereiken;
- 2° indien nodig, een uitrusting die nodig is om de geluidsseinen voort te brengen die zijn voorgeschreven door het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee;
- 3° een anker;
- 4° een drijvend anker, wanneer dit noodzakelijk is om de bewegingen te vergemakkelijken.

De amfibieën die als watervliegtuigen worden gebruikt worden gerangschikt in de categorie watervliegtuigen.

Onderafdeling II. — Eenmotorige landvliegtuigen

Art. 37. De éénmotorige landvliegtuigen die een wateroppervlak overvliegen in kruisvlucht op een afstand die hoger is dan deze waarmee ze de kust in zweefvlucht kunnen bereiken, zijn uitgerust met een veiligheidsvest of een gelijkwaardige individuele uitrusting voor elke persoon die zich aan boord bevindt, zodanig geplaatst dat elke inzittende ze van op zijn zetel of slaappleats gemakkelijk kan bereiken.

De amfibieën die als landvliegtuigen worden gebruikt worden gerangschikt in de categorie landvliegtuigen.

Onderafdeling III. — Alle vliegtuigen

vluchten op lange afstand met vlucht over water

Art. 38. Alle vliegtuigen die gebruikt worden voor vluchten over lange afstand met vlucht over het water zijn uitgerust :

- 1° indien zij een wateroppervlak overvliegen dat meer dan 93 km (50 NM) verwijderd is van elk stuk land waar een noodlanding mogelijk is, met een reddingsvest of gelijkwaardige individuele uitrusting per persoon aan boord en zodanig geplaatst dat elke inzittende ze vanuit zijn zetel of slaappleats gemakkelijk kan bereiken;
- 2° indien zij een wateroppervlak overvliegen dat meer dan 185 km (100 NM), voor éénmotorige vliegtuigen, en meer dan 370 km (200 NM), voor meermotorige vliegtuigen die hun vlucht kunnen voortzetten met één motor buiten werking, verwijderd is van elk stuk land waar een noodlanding kan gemaakt worden,

a) met reddingsboten, in voldoende aantal om alle personen die zich aan boord bevinden te kunnen dragen, die zodanig geplaatst zijn dat ze gemakkelijk kunnen gebruikt worden in geval van nood, en die voorzien zijn van een reddingsuitrusting, daarin begrepen de overlevingsuitrusting, aangepast aan de omstandigheden;

b) d'un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse.

*Section IV. — Tous avions
vols au-dessus de régions terrestres désignées*

Art. 39. Les avions utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles sont dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée.

Section V. — Tous avions — vols à haute altitude

Art. 40. Tous les avions destinés à voler à une altitude supérieure à 3 000 m (10 000 ft) sont dotés de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène requises par le directeur général.

Les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date, qui sont pressurisés et destinés à voler à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, c'est-à-dire à une altitude supérieure à 7 600 m ou 25 000 ft, sont dotés d'un dispositif assurant que l'équipage de conduite soit averti de toute chute dangereuse de pression.

Section VI. — Tous avions volant en IFR

Art. 41. Tous les avions volant en IFR ou dans des conditions où l'on ne peut conserver l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol, sont munis :

- 1° d'un compas magnétique;
- 2° d'un chronomètre qui indique les heures, les minutes et les secondes;
- 3° d'un altimètre barométrique sensible (les altimètres à tambour et aiguille ne sont plus autorisés à dater du 1^{er} janvier 2004);
- 4° d'un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets de la condensation ou du givrage;
- 5° d'un indicateur de virage et d'attaque oblique (contrôleur de virage);
- 6° d'un indicateur d'assiette (horizon artificiel);
- 7° d'un indicateur de cap (gyroscope directionnel);
- 8° d'un instrument indiquant si l'alimentation des instruments gyroscopiques est suffisante;
- 9° d'un instrument indiquant, à l'intérieur du poste de pilotage, la température extérieure;
- 10° d'un variomètre;
- 11° de tous autres instruments ou éléments d'équipement prescrits par le directeur général.

Les instruments requis en 5°, 6° et 7° peuvent être remplacés par des combinaisons d'instruments ou par des dispositifs à directeur de vol intégré (flight director), à condition que soient conservées les garanties de protection contre la panne totale, inhérentes à l'existence de trois instruments distincts.

Section VII. — Tous avions volant de nuit

Art. 42. Tous les avions volant de nuit sont dotés :

- 1° de l'équipement spécifié à la section VI du présent chapitre;
- 2° des feux prescrits pour les aéronefs en vol ou qui se déplacent sur l'aire de mouvement d'un aéroport;
- 3° d'un projecteur d'atterrissage;
- 4° d'un dispositif d'éclairage des instruments et appareils indispensables pour assurer la sécurité de l'avion;
- 5° d'un dispositif d'éclairage des cabines de passagers;
- 6° d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

Section VIII. — Tous avions - Certification acoustique

Art. 43. Le document attestant la certification acoustique de l'avion est à bord de celui-ci.

b) met een uitrusting om de pyrotechnische noodseinen uit te voeren.

*Afdeling IV. — Alle vliegtuigen
vluchten boven aangeduide landstreken*

Art. 39. De vliegtuigen die gebruikt worden boven landstreken die aangeduid werden als streken waar opsporingen en reddingswerken bijzonder moeilijk zouden zijn worden voorzien van signalisatiefotoestellen en van een reddingsuitrusting (daarin begrepen de overlevingsuitrusting) die aangepast zijn aan de overvlogen streek.

Afdeling V. — Alle vliegtuigen vluchten op grote hoogten

Art. 40. Alle vliegtuigen die bestemd zijn om te vliegen op grotere altitude dan 3 000 m (10 000 ft) zijn voorzien van zuurstofreservoirs en inhaleertoestellen die in staat zijn om de hoeveelheden zuurstof die door de Directeur-generaal worden vereist op te slaan en te verdelen.

Vliegtuigen waarvan het eerste individuele bewijs van luchtwaardigheid afgeleverd is op 1 januari 1990 of na die datum, die van een constante luchtdruk voorzien zijn en bestemd om te vliegen op altitudes waar de luchtdruk lager is dan 376 hPa, dat wil zeggen op een altitude van meer dan 7 600 m of 25 000 ft, worden uitgerust met een apparaat dat ervoor zorgt dat het stuurpersoneel van elke gevaarlijke luchtdrukverlaging verwittigd wordt.

Afdeling VI. — Alle vliegtuigen die in IFR vliegen

Art. 41. Alle vliegtuigen die in IFR vliegen, of onder voorwaarden waarin men de gewenste positie niet kan bewaren zonder de aanduidingen van één of meerdere vlieginstrumenten, worden voorzien van :

- 1° een magnetisch kompas;
- 2° een chronometer die de uren, de minuten en de seconden aangeeft;
- 3° een gevoelige barometrische hoogtemeter (de hoogtemeters met trommel en naald zijn niet meer toegelaten vanaf 1 januari 2004);
- 4° een anemometer voorzien van een apparaat dat bestemd is om de gevolgen van condensatie en ijzelvorming te voorkomen;
- 5° een draai- en hellingaanduider (controle over de bochten);
- 6° een kunstmatige horizon;
- 7° een koerstol (gerichte gyroscoop);
- 8° een toestel dat aanduidt of de voeding van de gyroscopische instrumenten voldoende is;
- 9° een toestel dat, binnen de stuurcabine, de buitentemperatuur aanduidt;
- 10° een stijg- en daalaanduider;
- 11° alle andere instrumenten of onderdelen van een uitrusting die door de Directeur-generaal worden voorgeschreven.

De in 5°, 6° en 7° vereiste instrumenten kunnen vervangen worden door combinaties van instrumenten of door toestellen met geïntegreerde vluchtleider (flight director), op voorwaarde dat de beschermingsgaranties tegen totale panne, inherent aan het bestaan van drie afzonderlijke instrumenten, behouden blijven.

Afdeling VII. — Alle vliegtuigen - nachtvluchten

Art. 42. Alle vliegtuigen die 's nachts vliegen zijn uitgerust met :

- 1° de in afdeling VI van dit hoofdstuk gespecificeerde uitrusting;
- 2° de voorgeschreven lichten voor de luchtvaartuigen in vlucht of die zich op het bewegingsterrein van een luchtvaartterrein verplaatsen;
- 3° een landingslicht;
- 4° een verlichtingstoestel voor de instrumenten en apparaten die onontbeerlijk zijn om de veiligheid van het vliegtuig te verzekeren;
- 5° een verlichtingstoestel voor de passagiersruimte;
- 6° een elektrische zaklantaarn op elke post van een bemanningslid.

Afdeling VIII. — Alle vliegtuigen - Geluidscertificatie

Art. 43. Het vliegtuig voert een document mee als bewijs van zijn geluidscertificatie.

Section IX. — Avertisseur de proximité du sol (G.P.W.S.)

Art. 44. § 1^{er}. Tous les avions à turbomachines ou à moteurs alternatifs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers et dont le certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, sont dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

§ 2. A partir du 1^{er} janvier 2007, tous les avions à turbomachines ou à moteurs alternatifs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de cinq passagers sont dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant.

§ 3. Ce dispositif avertisseur de proximité du sol donne automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre, notamment dans les situations suivantes :

- 1° vitesse verticale de descente excessive;
- 2° perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise des gaz;
- 3° marge de franchissement du relief insuffisante.

Art. 45. Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers sont dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol.

Section X. — Enregistreurs de bord

Sous-section I^{re}. — Enregistreurs de données de vol : Types

Art. 46. Les enregistreurs de données de vol Type I enregistrent au moins les paramètres du point I de l'annexe au présent arrêté, nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance, la configuration de vol et le mode de conduite de l'avion.

Les enregistreurs de données de vol Type II enregistrent au moins les paramètres 1 à 15 du point I de l'annexe au présent arrêté, nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance et la configuration des dispositifs servant à modifier la portance et la traînée de l'avion.

Les enregistreurs de données de vol par gravure sur feuille métallique, ainsi que les enregistreurs de données sur pellicule photographique et les enregistreurs de données analogiques en modulation de fréquence (FM), ne peuvent plus être utilisés.

Art. 47. Tous les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré après le 1^{er} janvier 2005 qui utilisent les communications par liaison de données et qui sont tenus d'emporter un enregistreur de conversations de poste de pilotage, enregistrent sur un enregistreur de bord toutes les communications par liaison de données montante ou descendante. La durée d'enregistrement minimale est égale à la durée d'enregistrement de l'enregistreur de conversations du poste de pilotage, et les éléments recueillis sont corrélés avec les renseignements captés par ce dernier.

Art. 48. A compter du 1^{er} janvier 2007, tous les avions qui utilisent les communications par liaison de données et sont tenus d'emporter un enregistreur de conversations de poste de pilotage enregistrent sur un enregistreur de bord toutes leurs communications par liaison de données montante ou descendante. La durée d'enregistrement minimale est égale à la durée d'enregistrement de l'enregistreur de conversations du poste de pilotage, et les éléments recueillis sont corrélés avec les renseignements captés par ce dernier.

Art. 49. Les renseignements enregistrés sont suffisants pour déterminer le contenu du message de communication par liaison de données et, chaque fois que c'est possible, ils comprennent l'heure à laquelle le message a été affiché à l'équipage ou produit par lui.

Art. 50. Les avions d'une masse maximale au décollage certifiée de plus de 5 700 kg qui doivent être équipés d'un enregistreur de données de vol et d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage, sont, en lieu et place de ces deux équipements, équipés de deux enregistreurs combinés (données de vol/conversations).

Afdeling IX. — Toestel dat waarschuwt voor de nabijheid van de grond (G.P.W.S.)

Art. 44. § 1. Alle vliegtuigen met turbinemotoren of met alternatieve motoren waarvan de maximale gecertificeerde massa bij opstijging 5 700 kg overschrijdt of aan wie het toegestaan is meer dan negen passagiers te vervoeren en waarvan het individuele bewijs van luchtwaardigheid een eerste maal werd verleend op 1 januari 2003 of later, zijn uitgerust met een waarschuwingsapparaat voor de nabijheid van de grond dat naar voor toe exploreert met als functie het ontwijken van het reliëf.

§ 2. Vanaf 1 januari 2007 worden alle vliegtuigen met turbinemotoren of met alternatieve motoren waarvan de maximale gecertificeerde massa bij opstijging 5 700 kg overschrijdt of aan wie het toegestaan is meer dan vijf passagiers te vervoeren, uitgerust met een waarschuwingsapparaat voor de nabijheid van de grond dat naar voor toe exploreert, met als functie het ontwijken van het reliëf.

§ 3. Een waarschuwingsapparaat voor de nabijheid van de grond geeft automatisch en op het gepaste ogenblik een duidelijke waarschuwing aan het stuurpersoneel wanneer het vliegtuig zich in een situatie bevindt die gevaarlijk kan zijn wegens de nabijheid van het grondoppervlak, inzonderheid in volgende situaties :

- 1° overdreven verticale dalingsnelheid;
- 2° overdreven hoogteverlies na een opstijging of nadat opnieuw gas werd gegeven;
- 3° onvoldoende beklimming van het reliëf.

Art. 45. Alle vliegtuigen met turbinemotoren waarvan de maximale gecertificeerde massa bij opstijging 5 700 kg overschrijdt of die toelating hebben tot het vervoeren van meer dan negen passagiers worden uitgerust met een waarschuwingsapparaat voor de nabijheid van de grond.

Afdeling X. — Boordrecorders

Onderafdeling I. — Recorders voor vluchtgegevens : Types

Art. 46. De recorders voor vluchtgegevens van het Type I registreren tenminste de parameters van punt I van de bijlage tot dit besluit die nodig zijn voor het nauwkeurig vaststellen van de vliegbaan, de snelheid, de trimstand, het vermogen, de vluchtconfiguratie en de wijze van besturing van het vliegtuig.

De recorders voor vluchtgegevens van het Type II registreren ten minste de parameters 1 tot 15 van punt I van de bijlage tot dit besluit die nodig zijn voor het nauwkeurig vaststellen van de vliegbaan, de snelheid, de trimstand, het vermogen en de configuratie van de toestellen die dienen om de opwaartse druk en de weerstandsdruk van het vliegtuig te wijzigen.

De recorders voor vluchtgegevens bij wijze van metaalgravure, alsook de toestellen voor het registreren van gegevens op fotografische film en de recorders voor het registreren van analogische gegevens in frequentiemodulatie (FM) mogen niet meer worden gebruikt.

Art. 47. Alle vliegtuigen waarvan het eerste individueel bewijs van luchtwaardigheid uitgereikt wordt na 1 januari 2005, die data link communicatie gebruiken en verplicht zijn een recorder voor gesprekken in de stuurcabine mee te voeren, nemen op een boordrecorder alle data link communicatie naar en van het vliegtuig op. De minimale duur van de opname is gelijk aan de duur van de opname van de recorder voor gesprekken in de stuurcabine, en de opgenomen elementen worden gecorreleerd aan de door deze laatste opgevangen inlichtingen.

Art. 48. Vanaf 1 januari 2007 nemen alle vliegtuigen die data link communicatie gebruiken en verplicht zijn een recorder voor gesprekken in de stuurcabine mee te voeren, op een boordrecorder alle data link communicatie naar en van het vliegtuig op. De minimale duur van de opname is gelijk aan de duur van de opname van de recorder voor gesprekken in de stuurcabine, en de opgenomen elementen worden gecorreleerd aan de door deze laatste opgevangen inlichtingen.

Art. 49. De opgenomen inlichtingen volstaan om de inhoud van het data link communicatiebericht te bepalen en, telkens het mogelijk is, wordt kennis genomen van het uur waarop het bericht door de bemanning werd ontvangen of uitgezonden.

Art. 50. De vliegtuigen met een maximale gecertificeerde massa bij opstijging van meer dan 5 700 kg, die moeten uitgerust zijn met een recorder voor vluchtgegevens en met een recorder voor gesprekken in de stuurcabine, worden in en op de plaats van deze twee uitrustingen, uitgerust met twee gecombineerde recorders (vluchtgegevens/gesprekken).

Art. 51. Les enregistreurs de données de vol de type IA enregistrent les paramètres nécessaires pour déterminer avec précision la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance des moteurs, la configuration de vol et le mode de conduite de l'avion. Les paramètres qui permettent de répondre aux exigences relatives aux enregistreurs de type IA figurent dans les articles ci-dessous. Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) sont obligatoirement enregistrés. En outre, les paramètres suivis d'un astérisque sont enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'avion.

Art. 52. Les paramètres ci-après répondent aux exigences en matière de trajectoire de vol et de vitesse :

1. altitude-pression
2. vitesse indiquée ou vitesse corrigée
3. condition « en vol »/« au sol » et capteur air-sol de chaque atterrisseur si possible
4. température totale ou température ambiante extérieure
5. cap (référence primaire de l'équipage)
6. accélération normale
7. accélération latérale
8. accélération longitudinale (axe du fuselage)
9. heure ou chronométrage
10. données de navigation * : angle de dérive, vitesse du vent, direction du vent, latitude/longitude
11. vitesse sol*
12. hauteur radioaltimétrique*

Art. 53. Les paramètres ci-après répondent aux exigences en ce qui concerne l'assiette :

1. assiette en tangage
2. assiette en roulis
3. angle de lacet ou de glissade
4. angle d'attaque

Art. 54. Les paramètres du point II de l'annexe au présent arrêté répondent aux exigences en ce qui concerne la puissance des moteurs.

Art. 55. Les paramètres du point III de l'annexe au présent arrêté répondent aux exigences en ce qui concerne la configuration.

Art. 56. Les paramètres du point IV de l'annexe au présent arrêté répondent aux exigences en ce qui concerne le mode de conduite.

Sous-section II. — Enregistreurs de données de vol :
Durée d'enregistrement

Art. 57. Tous les enregistreurs de données de vol Types I et II sont aptes à conserver les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins.

Sous-section III. — Enregistreurs de données de vol :
Selon le premier certificat de navigabilité

Art. 58. Les avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré à compter du 1^{er} janvier 1989 et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 27 000 kg sont équipés d'un enregistreur de données de vol Type I.

Art. 59. Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg sont équipés d'un enregistreur de données de vol Type II.

Art. 60. Tous les avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel est délivré après le 1^{er} janvier 2005 et dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg sont équipés d'un enregistreur de données de vol de type IA.

Art. 61. § 1^{er}. Les avions pour lesquels le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à compter du 1^{er} janvier 1987, et dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 27 000 kg sont équipés d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage dont l'objet est d'enregistrer l'ambiance sonore dans le poste pendant le temps de vol.

Art. 51. De recorders voor vluchtgegevens van het type IA nemen de parameters op die nodig zijn voor het bepalen van de vliegbaan, de snelheid, de trimstand, de motorkracht, de configuratie van de vlucht en de wijze van besturing van het vliegtuig. De parameters die toelaten te beantwoorden aan de eisen inzake recorders van het type IA worden vermeld in onderstaande artikels. De parameters waar geen asterisk(*) achter staat moeten verplicht opgenomen worden. Daarnaast worden de door een asterisk gevolgde parameters opgenomen indien de boordsystemen of het stuurpersoneel voor deze parameter een bron van informatiegegevens gebruiken voor de besturing van het vliegtuig.

Art. 52. Volgende parameters beantwoorden aan de vereisten inzake vliegbaan en snelheid :

1. drukaltitude
2. aangegeven snelheid of gecorrigeerde snelheid
3. « en vlucht »/« op de grond » status en een lucht-grond sensor voor elk landingsgestel indien mogelijk
4. totale temperatuur of de omgevingstemperatuur van buiten
5. koers (primaire referentie van de bemanning)
6. normale versnelling
7. laterale versnelling
8. overlangse versnelling (as van de romp)
9. tijd of tijdmeting
10. navigatiegegevens* : hoek van het richtingsroer, windsnelheid, windrichting, latitude/longitude
11. grondsnelheid*
12. radio-hoogte*

Art. 53. Volgende parameters beantwoorden aan de vereisten inzake de trimstand :

1. langsligging
2. rolaltitude
3. gieren of sliphhoek
4. aanvalshoek

Art. 54. De parameters van punt II van de bijlage tot dit besluit beantwoorden aan de vereisten inzake de motorkracht.

Art. 55. De parameters van punt III van de bijlage tot dit besluit beantwoorden aan de vereisten inzake configuratie.

Art. 56. De parameters van punt IV van de bijlage tot dit besluit beantwoorden aan de vereisten inzake de wijze van besturen.

Onderafdeling II. — Recorders voor vluchtgegevens :
Duur van de opname

Art. 57. Alle recorders voor vluchtgegevens van de Types I en II zijn in staat om de elementen die geregistreerd werden gedurende tenminste 25 werkingsuren te bewaren.

Onderafdeling III. — Recorders voor vluchtgegevens :
Naargelang het eerste bewijs van luchtwaardigheid

Art. 58. De vliegtuigen waarvoor het eerste bewijs van luchtwaardigheid werd afgeleverd na 1 januari 1989 en waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging 27 000 kg overschrijdt, zijn uitgerust met een recorder voor vluchtgegevens van het Type I.

Art. 59. Alle vliegtuigen waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging hoger is dan 5 700 kg en minder of gelijk aan 27 000 kg zijn uitgerust met een recorder voor vluchtgegevens van het Type II.

Art. 60. Alle vliegtuigen waarvoor het eerste individueel bewijs van luchtwaardigheid wordt uitgereikt na 1 januari 2005 en waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging hoger is dan 5 700 kg worden uitgerust met een recorder voor vluchtgegevens van het type IA.

Art. 61. § 1. Vliegtuigen waarvoor het eerste individueel bewijs van luchtwaardigheid werd uitgereikt na 1 januari 1987 en waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging hoger is dan 27 000 kg worden uitgerust met een recorder voor de gesprekken in de stuurcabine, waarvan het doel is het omgevingsgeluid tijdens de vliegtijd op te nemen.

§ 2. Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et inférieure ou égale à 27 000 kg ayant reçu leur premier certificat de navigabilité six mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté sont équipés d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage dont l'objet est d'enregistrer l'ambiance sonore dans le poste pendant le temps de vol.

Sous-section IV. — Enregistreur de conversations de poste de pilotage :
Durée d'enregistrement

Art. 62. L'enregistreur de conversations de poste de pilotage est apte à conserver les éléments enregistrés au cours des 30 dernières minutes de fonctionnement au moins.

Art. 63. Un enregistreur de conversations de poste de pilotage installé dans un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 1^{er} janvier 2003 est capable de conserver les éléments enregistrés au cours des deux dernières heures de fonctionnement au moins.

Sous-section V. — Enregistreurs de bord : Construction et installation

Art. 64. La construction, l'emplacement et l'installation des enregistreurs de bord sont de nature à garantir la plus grande protection possible aux enregistrements de sorte que les éléments enregistrés puissent être préservés, extraits et transcrits. Les enregistreurs de bord répondent aux spécifications prescrites de résistance à l'impact et de protection contre l'incendie.

Sous-section VI. — Enregistreurs de bord : Utilisation

Art. 65. Les enregistreurs de bord ne sont pas arrêtés pendant le temps de vol.

Art. 66. En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord sont arrêtés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident. Ils ne sont pas remis en marche tant qu'il n'en a pas été disposé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Sous-section VII. — Enregistrements
provenant des enregistreurs de bord

Art. 67. En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, le pilote commandant de bord assure, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistrements de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 9 décembre 1998 précité.

Sous-section VIII. — Enregistreurs de bord :
Maintien de l'état de fonctionnement

Art. 68. Des vérifications et évaluations opérationnelles des enregistrements des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de conversations de poste de pilotage sont conduites pour s'assurer du maintien de l'état de fonctionnement des enregistreurs.

Section XI. — Indicateur de nombre de Mach

Art. 69. Tous les avions avec limitations de vitesse exprimées en nombre de Mach sont dotés d'un indicateur de nombre de Mach.

Section XII. — Emetteur de localisation d'urgence (ELT)

Art. 70. Sous réserve de l'article 71, jusqu'au 1^{er} janvier 2005, tous les avions utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau dans les circonstances décrites au point 2^o de l'article 38 ou pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles sont dotés d'un ELT.

Art. 71. Tous les avions dont le certificat de navigabilité individuel a été émis pour la première fois après le 1^{er} janvier 2002 et qui sont utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau dans les circonstances décrites au point 2^o de l'article 38, ou pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles sont dotés d'un ELT automatique.

Art. 72. A partir du 1^{er} janvier 2005, tous les avions utilisés pour des vols à grande distance avec survol de l'eau dans les circonstances décrites au point 2^o de l'article 38 ou pour des vols au-dessus de régions terrestres désignées comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles sont dotés d'un ELT automatique.

§ 2. Alle vliegtuigen waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging hoger is dan 5 700 kg en lager of gelijk aan 27 000 kg, die hun eerste bewijs van luchtwaardigheid gekregen hebben zes maanden na het in werking treden van dit besluit zijn uitgerust met een recorder voor de gesprekken in de stuurcabine waarvan het doel is het omgevingsgeluid gedurende de vliegtijd op te nemen.

Onderafdeling IV. — Recorder voor de gesprekken in de stuurcabine :
Duur van de opname

Art. 62. De recorder voor de gesprekken in de stuurcabine moet tenminste de tijdens de laatste 30 minuten van werking opgenomen elementen kunnen bewaren.

Art. 63. Een recorder voor de gesprekken in de stuurcabine die geïnstalleerd is in een vliegtuig waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging hoger is dan 5 700 kg, en waarvan het eerste individueel bewijs van luchtwaardigheid werd uitgereikt na 1 januari 2003 is in staat tenminste de tijdens de twee laatste uren van werking opgenomen elementen te bewaren.

Onderafdeling V. — Boordrecorders : Bouw en installatie

Art. 64. De bouw, de plaatsing en de installatie van boordrecorders zijn van aard om te waarborgen dat de opnamen de grootst mogelijke bescherming krijgen zodanig dat de opgenomen gegevens kunnen worden bewaard, dat er uittreksels kunnen worden gemaakt en dat ze kunnen worden overgebracht. De boordrecorders beantwoorden aan de voorgeschreven bepalingen inzake weerstand tegen botsingen en brandbeveiliging.

Onderafdeling VI. — Boordrecorders : Gebruik

Art. 65. De boordrecorders worden niet afgezet tijdens de vliegtijd.

Art. 66. Teneinde de opgenomen gegevens goed te kunnen bewaren worden de boordrecorders afgezet wanneer de vliegtijd eindigt wegens een ongeval of een incident. Zij worden pas weer in werking gesteld wanneer er een beslissing over is genomen overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 9 december 1998 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

Onderafdeling VII. — Opnames afkomstig van boordrecorders

Art. 67. In geval er zich met een vliegtuig een ongeval of een incident voordoet, zorgt de boordcommandant, in de mate van het mogelijke, ervoor dat de opnames aan boord die verband houden met dit ongeval of met dit incident alsook, in voorkomend geval, de betreffende boordrecorders, bewaard blijven en op een veilige plaats bijgehouden worden tot erover wordt beschikt overeenkomstig de bepalingen van het voormeld koninklijk besluit van 9 december 1998.

Onderafdeling VIII. — Boordrecorders :
Behoud van de goede staat van werking

Art. 68. Er gebeuren nazichten en operationele evaluaties van de opnames van de recorders voor de vluchtgegevens en van de recorders voor de gesprekken in de stuurcabine teneinde het behoud van de goede staat van werking van de recorders te controleren.

Afdeling XI. — De aanwijzer van het Machgetal

Art. 69. Alle vliegtuigen met snelheidsbeperkingen uitgedrukt in aantal Mach worden uitgerust met een aanwijzer van het Machgetal.

Afdeling XII. — Uitzender van de urgentie lokalisator (ELT)

Art. 70. Onder voorbehoud van artikel 71 worden, tot 1 januari 2005, alle vliegtuigen die gebruikt worden voor lange afstandsvluchten met vlucht over het water, in de omstandigheden beschreven in punt 2^o van artikel 38 of voor vluchten boven gebieden te land die aangeduid worden als gebieden waar opsporingen en reddingswerken bijzonder moeilijk zouden zijn, uitgerust met een ELT.

Art. 71. Alle vliegtuigen waarvan het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst werd uitgereikt na 1 januari 2002 en die gebruikt worden voor lange afstandsvluchten met vlucht over het water, zoals aangeduid in punt 2^o van artikel 38, of voor de vluchten boven gebieden te land aangeduid als gebieden waar opsporingen en reddingswerken bijzonder moeilijk zouden zijn, moeten uitgerust zijn met een automatische ELT.

Art. 72. Vanaf 1 januari 2005 worden alle vliegtuigen die worden gebruikt voor lange afstandsvluchten met overvliegen van water zoals aangeduid in punt 2^o van artikel 38 of voor de vluchten boven gebieden te land aangeduid als gebieden waar opsporingen en reddingswerken bijzonder moeilijk zouden zijn, uitgerust met een automatische ELT.

Art. 73. L'équipement ELT installé à bord en application de la présente section fonctionne conformément aux dispositions pertinentes du Volume III de l'Annexe 10 à la Convention de Chicago, intitulée "Télécommunications aéronautiques".

Section XIII. — Transpondeur

Art. 74. A partir du 31 mars 2005, sauf dérogation accordée par le Ministre, tous les avions sont équipés d'un transpondeur mode S fonctionnant conformément aux dispositions pertinentes du Volume IV de l'Annexe 10, précitée.

Section XIV. — Microphone

Art. 75. Tous les membres d'équipage de conduite qui doivent être en service dans le poste de pilotage communiquent au moyen de microphones de tête ou de laryngophones au-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.

CHAPITRE VI. — *Equipped de communications et de navigation de bord des avions*

Section I^{re}. — Equipement de communications

Art. 76. Les avions appelés à être utilisés conformément aux règles de vol aux instruments ou de nuit sont dotés d'un équipement de radiocommunications. Cet équipement permet des communications bilatérales avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que prescrit l'autorité compétente.

Les dispositions de l'alinéa 1^{er} sont considérées comme respectées s'il est démontré que les communications spécifiées peuvent s'effectuer dans les conditions normales de propagation radio pour la route considérée.

Art. 77. Lorsque l'application des dispositions de l'article 76 exige l'installation de plusieurs équipements de radiocommunications, chacun d'eux est installé indépendamment de l'autre ou des autres pour que la panne de l'un d'eux n'entraîne pas celle d'un autre.

Art. 78. Les avions appelés à être utilisés conformément aux règles de vol à vue, mais en vol contrôlé sont dotés, sauf s'ils en sont dispensés par le Ministre, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire le Ministre.

Art. 79. Les avions appelés à être utilisés pour des vols visés aux articles 38 et 39, sont dotés, sauf s'ils en sont dispensés par le Ministre, d'un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales à tout moment du vol avec toute station aéronautique et sur toute fréquence que peut prescrire le même Ministre.

Art. 80. L'équipement de radiocommunications prescrit par la présente section permet des communications sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

Section II. — Equipement de navigation

Art. 81. Tout avion est doté d'un équipement de navigation lui permettant d'évoluer conformément :

- 1° au plan de vol;
- 2° aux types de RNP prescrits;
- 3° aux exigences des services de la circulation aérienne;

sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires du Ministre, la navigation pour les vols effectués conformément aux règles de vol à vue est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres distants les uns des autres de moins de 110 km (60 NM).

Art. 82. Pour les vols qui se déroulent au-dessus de régions définies de l'espace aérien où des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) sont prescrites par accord régional de navigation aérienne, les avions sont dotés d'un équipement de navigation qui :

1° indique en permanence à l'équipage de conduite s'il suit bien la route prévue ou s'il s'en écarte, avec le degré de précision voulu en tout point le long de cette route;

2° a été autorisé par l'Etat d'immatriculation pour l'exploitation MNPS dont il s'agit.

Art. 73. De ELT-uitrusting die aan boord geïnstalleerd is in toepassing van deze afdeling functioneert overeenkomstig de betreffende bepalingen van het Volume III van Bijlage 10 van het Verdrag van Chicago, genaamd "Luchtvaarttelecommunicatie".

Afdeling XIII. — Transponder

Art. 74. Vanaf 31 maart 2005, behalve bij afwijking toegestaan door de Minister, worden alle vliegtuigen uitgerust met een mode S transponder die werkt overeenkomstig de betreffende bepalingen van het Volume IV van de voormelde Bijlage 10.

Afdeling XIV. — Microfoon

Art. 75. Alle leden van het stuurpersoneel die van dienst zijn in de stuurcabine communiceren bij middel van kopmicrofoons of van keelmicrofoons onder het overgangsniveau of de overgangsalitude.

HOOFDSTUK VI. — *Communicatie- en navigatieuitrusting aan boord van de vliegtuigen*

Afdeling 1. — Communicatieuitrusting

Art. 76. De vliegtuigen die bestemd zijn om te worden gebruikt overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften of voor 's nachts worden voorzien van een uitrusting voor radiocommunicatie. Deze uitrusting biedt de mogelijkheid van wederzijdse communicaties met elk luchtvaartstation en op elke frequentie die de bevoegde overheid voorschrijft.

De bepalingen van het eerste lid worden beschouwd als nageleefd wanneer is aangetoond dat de opgegeven communicaties kunnen uitgevoerd worden in de normale omstandigheden voor radiocommunicatie op de betreffende route.

Art. 77. Wanneer het voor de toepassing van de bepalingen van artikel 76 nodig is om meerdere uitrustingen voor radiocommunicatie te plaatsen, wordt elk van hen onafhankelijk van de andere geïnstalleerd opdat een panne van één van hen niet die van een andere tot gevolg zou hebben.

Art. 78. De vliegtuigen die bestemd zijn om gebruikt te worden overeenkomstig de regels voor zichtvluchten, maar in gecontroleerde vlucht, worden, tenzij de Minister hen daarvan ontslaat, voorzien van een uitrusting voor radiocommunicatie die de mogelijkheid biedt tot wederzijdse communicaties op elk ogenblik van de vlucht, met elk luchtvaartstation en op elke frequentie die de Minister voorschrijft.

Art. 79. De vliegtuigen die bestemd zijn om gebruikt te worden voor vluchten bedoeld in artikelen 38 en 39 worden, tenzij de Minister hen daarvan ontslaat, voorzien van een uitrusting voor radiocommunicatie die de mogelijkheid biedt tot wederzijdse communicaties op elk ogenblik van de vlucht, met elk luchtvaartstation en op elke frequentie die de Minister kan voorschrijven.

Art. 80. De uitrusting voor radiocommunicatie die is voorgeschreven in deze afdeling laat communicaties toe op de noodfrequentie voor de luchtvaart 121,5 MHz.

Afdeling II. — Navigatie-uitrusting

Art. 81. Elk vliegtuig wordt voorzien van een navigatie-uitrusting waarmee het kan vliegen overeenkomstig :

- 1° het vliegplan;
- 2° de voorgeschreven RNP-types;
- 3° de vereisten van de luchtverkeersdiensten;

behalve in de gevallen waarin, bij afwezigheid van tegengestelde instructies door de Minister, de navigatie voor de vluchten uitgevoerd overeenkomstig de regels voor zichtvluchten gedaan wordt via visuele referentie naar richtpunten op de grond die minder dan 110 km (60 NM) van elkaar verwijderd liggen.

Art. 82. Voor de vluchten die plaatsvinden boven bepaalde gebieden van het luchtruim waar door een regionaal luchtvaartakkoord minimale navigatie nauwkeurigheidsopgaven (MNPS) zijn voorgeschreven, worden de vliegtuigen voorzien van een navigatie-uitrusting die :

1° de leden van het stuurpersoneel voortdurend aangeeft of ze wel degelijk de voorgeschreven route volgen of, indien ze er van afwijken, met de gewenste graad van precisie op elk punt gelegen op deze route;

2° van de Staat van inschrijving de toelating heeft verkregen voor de betreffende MNPS exploitatie.

Art. 83. Pour les vols dans des secteurs déterminés de l'espace aérien où, par accord régional de navigation aérienne, un minimum de séparation verticale (VSM) de 300 m (1 000 ft) est appliqué au-dessus du niveau de vol 290, tout avion :

1° est doté d'un équipement capable :

a) d'indiquer à l'équipage de conduite le niveau de vol que suit l'avion;

b) de tenir automatiquement un niveau de vol sélectionné;

c) de donner l'alerte à l'équipage de conduite en cas d'écart par rapport au niveau de vol sélectionné. Le seuil d'alerte ne peut être supérieur à ± 90 m (300 ft);

d) d'indiquer automatiquement l'altitude pression;

2° doit recevoir de l'Etat d'immatriculation l'autorisation d'évoluer dans l'espace aérien dont il s'agit.

Art. 84. Tout avion est doté d'un équipement de navigation tel que si un élément de l'équipement tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement soit suffisant pour permettre de naviguer conformément aux dispositions de l'article 81 et, le cas échéant, des articles 82 et 83.

Des moyens autres que la duplication de l'équipement peuvent être utilisés pour répondre à cette spécification.

Art. 85. Pour les vols où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, les avions sont dotés d'un équipement radio capable de recevoir des signaux propres à les guider jusqu'à un point à partir duquel ils pourront effectuer l'atterrissage à vue. L'équipement dont ils sont dotés leur permet d'obtenir ce guidage pour chacun des aérodromes où un atterrissage dans les conditions météorologiques de vol aux instruments est prévu, ainsi que pour tout aérodrome de dégagement désigné.

CHAPITRE VII. — *Entretien des avions*

Section I^{re}. — Généralités

Art. 86. Dans le présent chapitre le terme « avion » comprend les moteurs, hélices, ensembles, accessoires, instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

Section II. — Responsabilités

Art. 87. Le propriétaire d'un avion ou, si ce dernier est loué, le locataire, veille à ce que :

1° l'avion soit maintenu en état de navigabilité;

2° l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;

3° le certificat de navigabilité de l'avion demeure valide;

4° la maintenance de l'avion soit effectuée conformément à un programme de maintenance acceptable pour l'Etat d'immatriculation.

Art. 88. L'avion n'est pas utilisé s'il n'est pas entretenu et remis en service dans le cadre d'un système acceptable pour l'Etat d'immatriculation.

Art. 89. Si la fiche de maintenance n'est pas délivrée par un organisme de maintenance agréé conformément à 8.7 de la 1^{re} Partie de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago, la personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire de la licence prévue à l'Annexe 1^{re} de la même Convention.

Section III. — Etats de maintenance

Art. 90. Le propriétaire veille à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes indiquées dans l'article 91 :

1° temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée;

2° situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;

3° renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations;

4° temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous ses ensembles à potentiel entre révisions imposé;

5° situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance;

Art. 83. Voor de vluchten in de bepaalde sectoren van het luchtruim waar, door regionaal luchtvaartakkoord, een minimale verticale separatie (VSM) van 300 m (1 000 ft) wordt toegepast boven het vliegniveau 290 is elk vliegtuig :

1° voorzien van een uitrusting die in staat is :

a) de leden van het stuurpersoneel het door het vliegtuig gevolgde vliegniveau aan te geven;

b) automatisch een geselecteerd vliegniveau aan te houden;

c) het stuurpersoneel een alarm te geven in geval van afwijking ten opzichte van het geselecteerde vliegniveau. De alarmdrempel mag niet hoger zijn dan ± 90 m (300 ft);

d) automatisch de drukaltitude aan te geven;

2° in het bezit van een door de Staat van inschrijving gegeven toelating om te vliegen in het betrokken luchtruim.

Art. 84. Elk vliegtuig is voorzien van een navigatie-uitrusting die van die aard is dat, wanneer één element van de uitrusting op een bepaald ogenblik van de vlucht in panne valt, de rest van de uitrusting volstaat om verder te vliegen overeenkomstig de bepalingen van artikel 81 en, in voorkomend geval, van de artikelen 82 en 83.

Andere middelen dan de verdubbeling van de uitrusting kunnen gebruikt worden om aan deze specificatie te beantwoorden.

Art. 85. Voor vluchten waarbij een landing in instrumentweersomstandigheden is voorzien, worden de vliegtuigen voorzien van een radio-uitrusting die in staat is signalen op te vangen die geschikt zijn om hen te leiden tot een punt vanaf waar ze een zichtlanding zullen kunnen uitvoeren. De uitrusting waarvan ze voorzien zijn laat hen toe deze leiding te verkrijgen voor elk van de luchtvaartterreinen waar een landing in instrumentweersomstandigheden is voorzien, alsook voor elke aangeduide uitwijkhaven.

HOOFDSTUK VII. — *Vliegtuigonderhoud*

Afdeling I. — Algemeenheden

Art. 86. In dit hoofdstuk omvat het woord "vliegtuig" de motoren, schroeven, gehelen, accessoires, instrumenten, uitrusting en apparatuur, met inbegrip van de nooduitrusting.

Afdeling II. — Verantwoordelijkheden

Art. 87. De eigenaar van een vliegtuig of, indien dit laatste wordt verhuurd, de huurder let er op dat :

1° het vliegtuig in staat van luchtwaardigheid blijft;

2° de operationele uitrusting en de nooduitrusting die nodig zijn voor een voorziene vlucht in goede staat van werking blijven;

3° het bewijs van luchtwaardigheid van het vliegtuig geldig blijft;

4° het onderhoud van het vliegtuig uitgevoerd wordt overeenkomstig een onderhoudsprogramma dat aanvaardbaar is voor de Staat van inschrijving.

Art. 88. Het vliegtuig wordt niet gebruikt indien het niet onderhouden en weer in dienst gebracht is in het kader van een systeem dat aanvaardbaar is voor de Staat van inschrijving.

Art. 89. Indien de onderhoudsfiche niet wordt uitgereikt door een overeenkomstig 8.7 van het 1ste Deel van Bijlage 6 tot het Verdrag van Chicago goedgekeurde instelling, moet de persoon die de onderhoudsfiche ondertekent houder zijn van de in Bijlage 1 van hetzelfde Verdrag voorziene vergunning.

Afdeling III. — Onderhoudsstaten

Art. 90. De eigenaar draagt er zorg voor dat hieronder vermelde staten bewaard worden gedurende de in artikel 91 aangegeven periodes :

1° totale tijd van dienst (uren, kalendertijd en cycli, naargelang het geval) van het vliegtuig en van alle delen met beperkte levensduur;

2° huidige conformiteitssituatie met alle verplichte inlichtingen inzake het behoud van de luchtwaardigheid;

3° gepaste gedetailleerde inlichtingen betreffende de wijzigingen en herstellingen;

4° de totale tijd in dienst (uren, kalendertijd en cycli, naargelang het geval) van het vliegtuig en van alle delen met beperkte levensduur;

5° actuele conformiteitssituatie van het vliegtuig met het onderhoudsprogramma;

6° état de maintenance détaillé, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

Art. 91. Les états dont il est question à l'article 90 points 1 à 5 sont conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués à l'article 90 point 6 sont conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

Art. 92. Le locataire d'un avion se conforme, selon le cas, aux spécifications des articles 90 et 91 pendant la durée de la location.

Section IV. — Renseignements sur le maintien de la navigabilité

Art. 93. Le propriétaire d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou, si l'avion est loué, le locataire, veille, comme le prescrit l'Etat d'immatriculation, à ce que les renseignements résultant de l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce que concerne le maintien de la navigabilité soient communiqués comme l'exigent 4.3.5 et 4.3.8 de la Partie II de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago.

Section V. — Modifications et réparations

Art. 94. Toutes les modifications et réparations sont conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour l'Etat d'immatriculation. Des procédures sont établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

Section VI. — Fiche de maintenance

Art. 95. Une fiche de maintenance est remplie et signée, comme le prescrit l'Etat d'immatriculation, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante.

Art. 96. Une fiche de maintenance contient une attestation comprenant :

- 1° les détails essentiels des travaux effectués;
- 2° la date à laquelle ces travaux ont été effectués;
- 3° le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé;
- 4° le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

CHAPITRE VIII. — Equipage de conduite des avions

Section I^{re}. — Qualifications

Art. 97. Le pilote commandant de bord s'assure que les licences de chacun des membres de l'équipage de conduite ont bien été émises ou validées par l'Etat d'immatriculation, comportent les qualifications appropriées et sont en cours de validité. Il s'assure en outre que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

Section II. — Composition de l'équipage de conduite

Art. 98. L'équipage de conduite ne peut être inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

Art. 99. Notre Ministre ayant la Navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 janvier 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Annexe

Les paramètres non suivis d'un astérisque (*) sont obligatoirement enregistrés. Les paramètres suivis d'un astérisque sont enregistrés si des systèmes de bord ou l'équipage de conduite utilisent une source de données sur ces paramètres pour la conduite de l'avion.

6° gedetailleerde staat van onderhoud, om aan te tonen dat aan alle voorwaarden inzake de ondertekening van de onderhoudsfiches werd voldaan.

Art. 91. De staten waarvan sprake in artikel 90, punten 1 tot 5, worden bijgehouden gedurende ten minste 90 dagen na de permanente terugname uit dienst van het materieel waarop ze betrekking hebben, en de in artikel 90 punt 6 aangegeven staten worden bewaard gedurende tenminste één jaar na de datum van ondertekening van de onderhoudsfiche.

Art. 92. De huurder van een vliegtuig leeft, naargelang het geval, de bepalingen na van de artikelen 90 en 91 gedurende de duur van de huur.

Afdeling IV. — Inlichtingen betreffende het behoud van de luchtwaardigheid

Art. 93. De eigenaar van een vliegtuig waarvan de maximale gecertificeerde massa bij de opstijging hoger is dan 5 700 kg of, indien het vliegtuig verhuurd wordt de huurder, draagt er, zoals de Staat van inschrijving voorschrijft, zorg voor dat de inlichtingen die voortvloeien uit de ervaringen van het onderhoud en van de exploitatie voor wat betreft het behoud van de luchtwaardigheid, medegedeeld worden zoals wordt vereist in 4.3.5. en 4.3.8. van Deel II van Bijlage 8 van het Verdrag van Chicago.

Afdeling V. — Wijzigingen en herstellingen

Art. 94. Alle wijzigingen en herstellingen gebeuren in overeenstemming met luchtwaardigheidsreglementeringen die aanvaardbaar zijn voor de Staat van inschrijving. Er worden procedures opgesteld om de bewaring van de inlichtingen waarbij de naleving van de luchtwaardigheidsreglementering wordt bevestigd, te verzekeren.

Afdeling VI. — Onderhoudsfiche

Art. 95. Een onderhoudsfiche wordt ingevuld en ondertekend, zoals de Staat van inschrijving het voorschrijft, om te certificeren dat de onderhoudswerken op bevredigende wijze werden uitgevoerd.

Art. 96. Een onderhoudsfiche bevat een attest waarin begrepen zijn :

- 1° de essentiële details van de uitgevoerde werken;
- 2° de datum waarop de werken werden uitgevoerd;
- 3° in voorkomend geval, de naam van de erkende onderhoudsinstelling;
- 4° de naam van de persoon of personen die de fiche ondertekende (n).

HOOFDSTUK VIII. — Stuurpersoneel van de vliegtuigen

Afdeling I. — Bevoegdverklaringen

Art. 97. De boordcommandant verzekert zich ervan dat de vergunningen van elk lid van het stuurpersoneel wel degelijk uitgereikt of geldig gemaakt zijn door de Staat van inschrijving, de gepaste bevoegdverklaringen bevatten en geldig zijn. Hij verzekert er zich bovendien van dat de leden van het stuurpersoneel het nodige hebben gedaan om hun bekwaamheid te behouden.

Afdeling II. — Samenstelling van het stuurpersoneel

Art. 98. Het stuurpersoneel mag, inzake aantal en samenstelling, niet minder zijn dan hetgeen vermeld staat in het vlieghandboek of in elk ander aan het bewijs van luchtwaardigheid verbonden document.

Art. 99. Onze Minister bevoegd voor de Luchtvaart, wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 januari 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

Bijlage

De parameters waar geen asterisk(*) achter staat moeten verplicht opgenomen worden. De door een asterisk gevolgde parameters worden opgenomen indien de boordsystemen of het stuurpersoneel voor deze parameter een bron van informatiegegevens gebruiken voor de besturing van het vliegtuig.

I. Paramètres des enregistreurs de données de vol (art. 46)

I. Parameters betreffende de recorders voor vluchtgegevens (art. 46)

1. Time (UTC when available, otherwise elapsed time)
2. Pressure-altitude
3. Indicated airspeed
4. Heading
5. Normal acceleration
6. Pitch attitude
7. Roll attitude
8. Radio transmission keying
9. Power on each engine
10. Trailing edge flap or cockpit control selection
11. Leading edge flap or cockpit control selection
12. Thrust reverser position
13. Ground spoiler/speed brake selection
14. Outside air temperature
15. Autopilot/auto -throttle/AFCS mode and engagement status
16. Longitudinal acceleration
17. Lateral acceleration
18. Pilot input and/or control surface position-primary controls (pitch, roll, yaw)
19. Pitch trim position
20. Radio altitude
21. Glide path deviation
22. Localizer deviation
23. Marker beacon passage
24. Master warning
25. NAV 1 and 2 frequency selection
26. DME 1 and 2 distance
27. Landing gear squat switch status
28. GPWS (ground proximity warning system)
29. Angle of attack
30. Hydraulics, each system (low pressure)
31. Navigation data (latitude/longitude, ground speed and drift angle)
32. Landing gear or gear selector position

II. Paramètres relatifs à la puissance des moteurs (art. 54)

II. Parameters betreffende de kracht van de motoren (art. 54)

1. Engine thrust/power : propulsive thrust/power on each engine, cockpit thrust/power lever position
2. Thrust reverse status*
3. Engine thrust command*
4. Engine thrust target*
5. Engine bleed valve position*
6. Additional engine parameters* : EPR, N1, indicated vibration level, N2, EGT, TLA, fuel flow, fuel cut-off lever position, N3

III. Paramètres relatifs à la configuration (art. 55)

III. Parameters betreffende de configuratie (art. 55)

1. Pitch trim surface position
2. Flaps* : trailing edge flap position, cockpit control selection
3. Slats* : leading edge flap (slat) position, cockpit control selection
4. Landing gear* : landing gear, gear selector position
5. Yaw trim surface position*
6. Roll trim surface position*

7. Cockpit trim control input position pitch*
8. Cockpit trim control input position roll*
9. Cockpit trim control input position yaw*
10. Ground spoiler and speed brake* : ground spoiler position, ground spoiler selection, speed brake position, speed brake selection
11. De-icing and/or anti-icing systems selection*
12. Hydraulic pressure (each system)*
13. Fuel quantity*
14. AC electrical bus status*
15. DC electrical bus status*
16. APU bleed valve position*
17. Computed centre of gravity*

IV. Paramètres relatifs au mode de conduite (art. 56)

IV. Paramètres relatifs au mode de conduite (art. 56)

1. Warnings
2. Primary flight control surface and primary flight control pilot input : pitch axis, roll axis, yaw axis
3. Marker beacon passage
4. Each navigation receiver frequency selection
5. Manual radio transmission keying and CVR/FDR synchronization reference
6. Autopilot/autothrottle/AFCS mode and engagement status*
7. Selected barometric setting* : pilot, first officer
8. Selected altitude (all pilot selectable modes of operation)*
9. Selected speed (all pilot selectable modes of operation)*
10. Selected mach (all pilot selectable modes of operation)*
11. Selected vertical speed (all pilot selectable modes of operation)*
12. Selected heading (all pilot selectable modes of operation)*
13. Selected flight path (all pilot selectable modes of operation)* : course/DSTRK, path angle
14. Selected decision height*
15. EFIS display format* : pilot, first officer
16. Multi-function/engine/alerts display format*
17. GPWS/TAWS/GCAS status* : selection of terrain display mode including pop-up display status, terrain alerts, both cautions and warnings, and advisories, on/off switch position
18. Low pressure warning* : hydraulic pressure, pneumatic pressure
19. Computer failure*
20. Loss of cabin pressure*
21. TCAS/ACAS (traffic alert and collision avoidance system/airborne collision avoidance system)*
22. Ice detection*
23. Engine warning each engine vibration*
24. Engine warning each engine over temperature*
25. Engine warning each engine oil pressure low*
26. Engine warning each engine over speed*
27. Wind shear warning*
28. Operational stall protection, stick shaker and pusher activation*
29. All cockpit flight control input forces* : control wheel, control column, rudder pedal cockpit input forces
30. Vertical deviation* : ILS glide path, MLS elevation, GNSS approach path
31. Horizontal deviation* : ILS localizer, MLS azimuth, GNSS approach path
32. DME 1 and 2 distances*
33. Primary navigation system reference* : GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS
34. Brakes* : left and right brake pressure, left and right brake pedal position
35. Date*
36. Event marker*
37. Head up display in use*
38. Para visual display on*

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 janvier 2005 fixant les conditions d'exploitation technique des avions relevant de l'aviation générale.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 januari 2005 tot vaststelling van de voorwaarden voor de technische exploitatie van vliegtuigen behorende tot de algemene luchtvaart.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT