

CIRCULAIRE GDF-04

Datum: 03/11/2009

Uitgave: 5

Betreft:

Deze circulaire heeft tot doel de technische installatie- en uitbatingsvoorwaarden te bepalen waaraan de burgerlijke vliegvelden, waarvoor geen luchtverkeersleidingsdienst wordt verzekerd en die uitsluitend gebruikt worden in zichtweersomstandigheden, moeten voldoen onverminderd de bepalingen die eigen zijn aan elk vliegveld, met uitzondering van de ULM terreinen.

Referenties :

- Art. 43 § 2 van het KB van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart;
- Bijlage 14, deel I bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, uitgave 4, juli 2004 amendementen 8 en 9;
- Art. 7 van het KB van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen, alsook iedere latere indexatie;
- KB Seinen van 23 november 2000;
- KB ULM/DPM van 25 mei 1999;
- KB Kennis van de Engelse taal voor piloten en ATCO van 30 juni 2008.

De 5^{de} uitgave bevat
35 bladzijden gedagtekend 03/11/2009

De Directeur-generaal

Date: 03/11/2009

Edition: 5

Objet:

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

Références :

- Art. 43 § 2 de l'AR du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne;
- L'annexe 14, volume I, de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, édition 4, juillet 2004 amendements 8 et 9 ;
- Art. 7 de l'AR du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de services publics intéressant la navigation aérienne, de même que chaque indexation ultérieure;
- AR Signaux du 23 novembre 2000 ;
- AR ULM/DPM du 25 mai 1999 ;
- AR Connaissance de la langue anglaise pour pilotes et ATCO du 30 juin 2008.

La 5^{ème} édition comprend
35 pages datées 03/11/2009

Le Directeur général

Frank Durinckx

1. Toepassingsgebied:

Deze circulaire is van toepassing op burgerlijke vliegvelden voor aërodynes waarvoor geen luchtverkeersleidingsdienst wordt verzekerd, voor uitsluitend gebruik in zichtweersomstandigheden en waarvan de lengte van de baan kleiner is dan 1200m.

Deze circulaire is niet van toepassing op vliegvelden waarop een specifieke circulaire of wetgeving van toepassing is. (vb. ULM-terreinen, helihavens,...)

2. Definities:

Voor de toepassing van deze circulaire wordt verstaan onder:

Vliegveld:

Een bepaald gebied op het land of op het water (eventueel gebouwen, installaties en materieel omvattend) dat bestemd is om, geheel of gedeeltelijk, te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsingen op de grond van luchtvaartuigen.

(De definitie "vliegveld" komt overeen met wat in sommige documenten "luchtvaartterrein" wordt genoemd.)

Vliegveld van klasse I:

Vliegveld dat toegankelijk is voor elke persoon in het algemeen en waarvan het gebruik, volgens de regels uitgevaardigd door de uitbater, normaliter geen voorafgaande toelating van zijn kant noodzakelijk maakt.

Vliegveld van klasse II (PPR):

Vliegveld dat bestemd is om uitsluitend gebruikt te worden door een uitbater en de personen die hij uitdrukkelijk, occasioneel of permanent, gemachtigd heeft. (clubs, school, enz...)

Vliegveld van klasse III:

Vliegveld dat bestemd is om te beantwoorden aan de behoeften van één fysieke persoon voor bepaalde luchtvaartuigen.

Baan:

Een welbepaald rechthoekig gebied, op een landluchtvaartterrein, dat ingericht is om over gans de lengte gebruikt te worden voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen.

1. Champ d'application:

La présente circulaire s'applique aux aérodromes civils pour aërodynes, sur lesquels aucun service de contrôle aérien n'est assuré, utilisés uniquement dans des conditions météorologiques permettant le vol à vue et dont la longueur de la piste est inférieure à 1200m.

La présente circulaire ne s'applique pas aux aérodromes pour lesquels une circulaire ou législation spécifique est d'application. (ex. ulmodromes, héliports, ...)

2. Définitions:

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

Aérodrome:

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

Aérodrome de classe I:

Aérodrome accessible à toute personne en général et dont l'utilisation, selon les règles édictées par l'exploitant, ne nécessite normalement pas d'autorisation préalable de sa part.

Aérodrome de classe II (PPR):

Aérodrome destiné à l'usage exclusif d'un exploitant et des personnes qu'il a expressément autorisées à titre occasionnel ou permanent. (club, école, etc...)

Aérodrome de classe III:

Aérodrome destiné à servir les besoins d'une personne physique pour des aéronefs déterminés.

Piste:

Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir, sur toute sa longueur, au roulement des aéronefs, à l'atterrissage et au décollage.

Referentiecode van een vliegveld:

De referentiecode wordt bepaald door de lengte (L) van de baan.

In functie van de waarde van L bedraagt de referentiecode van een vliegveld:

| | |
|----------|-------------------------------------|
| 0 indien | $250\text{m} \leq L < 400\text{m}$ |
| 1 indien | $400\text{m} \leq L < 800\text{m}$ |
| 2 indien | $800\text{m} \leq L < 1200\text{m}$ |

Drempel:

Begin van het gedeelte van de baan dat bruikbaar is voor de landing.

Baanstrook:

Welbepaald gebied waarin de baan begrepen is en dat bestemd is om:

- de risico's van materiële schade te beperken in geval een luchtvaartuig de baan zou verlaten;
- de bescherming van luchtvaartuigen te verzekeren die dit gebied overvliegen tijdens de opstijg- of landingsoperaties.

Landingsterrein:

Deel van het bewegingsterrein dat bestemd is voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen.

Veiligheidsgebied:

Gebied dat symmetrisch gelegen is t.o.v. het verlengde van de baan en dat zich bevindt aan de uiteinden van de baanstrook, dat hoofdzakelijk bestemd is om risico's voor materiële schade te beperken in geval een luchtvaartuig zou landen vóór de drempel of het baanuiteinde zou overschrijden.

Manoeuvreterrein:

Deel van het vliegveld dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van de luchtvaartuigen, met uitzondering van de platformen.

Bewegingsterrein:

Deel van het vliegveld dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van luchtvaartuigen, met inbegrip van het manoeuvreerterrein en de platformen.

Platform (Apron):

Welbepaald gebied van een landluchtvaartterrein bestemd voor het opstellen van luchtvaartuigen met het doel passagiers te laten in- of ontschepen, post of vracht te laden of te lossen, brand-

Code de référence d'un aérodrome:

Le code de référence est déterminé par la longueur (L) de la piste.

En fonction de la valeur de L, le code de référence d'un aérodrome est:

| | |
|-----------|-------------------------------------|
| 0 lorsque | $250\text{m} \leq L < 400\text{m}$ |
| 1 lorsque | $400\text{m} \leq L < 800\text{m}$ |
| 2 lorsque | $800\text{m} \leq L < 1200\text{m}$ |

Seuil:

Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

Bande de piste:

Aire définie dans laquelle est comprise la piste et qui est destinée:

- à réduire les risques de dommages matériels au cas où un aéronef sortirait de la piste;
- à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Aire d'atterrissage:

Partie de l'aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de sécurité:

Aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente aux extrémités de la bande de piste, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un aéronef atterrirait avant le seuil ou dépasserait l'extrémité de la piste.

Aire de manoeuvre:

Partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs au sol, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement:

Partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages, la circulation des aéronefs au sol et qui comprend l'aire de manoeuvre ainsi que les aires de trafic.

Aire de trafic (Apron):

Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement du fret, le ravitaillement ou la

stof te tanken of terug te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.

Rijbaan (taxiway):

Een bepaald gedeelte op een landluchtvaartterrein aangelegd voor het voortbewegen van luchtvaartuigen op de grond en bestemd om de verbinding te verzekeren tussen twee gedeelten van het luchtvaartterrein.

(De definitie "rijbaan" komt overeen met wat in sommige documenten "rolbaan" of "taxiway" wordt genoemd.)

Seingebied:

Gebied van het vliegveld waar de seinen op de grond zijn uitgelegd.

Vliegverkeerskring:

De aanbevolen opstijg- en landingsprocedures die normaal gezien bestaan uit "up-wind", "cross-wind", "down-wind", "base-leg" en "final".

Mobiele Luchtvaartdienst:

Radiocommunicatiedienst tussen luchtvaartuigstations en luchtvaartstations, of tussen luchtvaartuigstations onderling.

Luchtvaartstation:

Grondstation van de mobiele luchtvaartdienst.

Luchtvaartuigstation:

Mobiel station van de mobiele luchtvaartdienst, geïnstalleerd aan boord van een luchtvaartuig.

Zichtweersomstandigheden :

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

VFR:

Letterwoord gebruikt om de zichtvliegvoorschriften aan te duiden.

VMC:

Letterwoord gebruikt voor het aanduiden van de zichtweersomstandigheden.

reprise de carburant, le stationnement ou les travaux d'entretien.

Voie de circulation (taxiway):

Voie définie, sur un aéroport terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aéroport.

(La définition "voie de circulation" correspond à ce qui est appelé "taxiway" dans certains documents.)

Aire à signaux:

Aire d'aéroport sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Circuit:

Les procédures recommandées de décollage et d'atterrissage qui se composent normalement de "up-wind", "cross-wind", "down-wind", "base-leg" et "final".

Service mobile aéronautique:

Service de radiocommunication entre stations d'aéronefs et stations aéronautiques ou entre stations d'aéronefs.

Station aéronautique:

Station terrestre du service mobile aéronautique.

Station d'aéronef:

Station mobile du service mobile aéronautique installée à bord d'un aéronef.

Conditions météorologiques de vol à vue:

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

VFR:

Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

VMC:

Symbole servant à désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Minister:

De minister belast met het DGLV.
DGLV

Afkorting voor Directoraat-generaal Luchtvaart.

Directeur-generaal:

De directeur-generaal van het DGLV.

Bijlage 14:

Deel I van bijlage 14 bij het verdrag van Chicago betreffende de Internationale Burgerluchtvaart.

AOC (air operator's certificate):

Bewijs luchtvaartexploitant.

PAPI:

Precision Approach Path Indicator.

APAPI:

Abbreviated Precision Approach Path Indicator.

3. Aanvraag van de machtiging voor aanleg:

3.1 Algemeen

De aanvraag van de machtiging voor de aanleg van een vliegveld, of voor een wijziging of een verlenging van de machtiging wordt gericht aan:
Directoraat-generaal Luchtvaart
Directie Luchtruim en Luchthavens
C.C.N. (2^e verdieping)
Vooruitgangstraat 80, bus 5
1030 BRUSSEL

3.2 Aanvraagprocedure

3.2.1 De geschreven aanvraag voor het bekomen van een machtiging van aanleg van een vliegveld dient volgende gegevens en documenten te bevatten:

a) de volledige identiteit en het adres van de aanvrager. In geval de aanvrager een rechtspersoon is, dienen de statuten van de vereniging, de samenstelling van de raad van bestuur en de volledige identiteit van de voorzitter toegevoegd te worden zoals beschreven in punt 5.1.8;

Ministre:

Le ministre chargé de la DGTA.
DGTA

Abréviation pour Direction générale Transport aérien.

Directeur général:

Le directeur général de la DGTA.

Annexe 14:

Le volume I de l'annexe 14 à la Convention de Chicago relative à l'Aviation Civile Internationale.

AOC (air operator's certificate):

Certificat de transporteur aérien.

PAPI:

Precision Approach Path Indicator.

APAPI:

Abbreviated Precision Approach Path Indicator.

3. Demande de l'autorisation d'établissement:

3.1 Généralités

La demande d'autorisation pour l'établissement d'un aérodrome, pour une modification ou pour une prolongation de l'autorisation est adressée à:
Direction générale Transport aérien
Direction Espace aérien et Aéroports
C.C.N. (2^{ème} étage)
Rue du Progrès 80, boîte 5
1030 BRUXELLES

3.2 Procédure de demande

3.2.1 La demande écrite d'autorisation d'établissement d'un aérodrome doit contenir les données et documents suivants:

a) l'identité complète et l'adresse du demandeur. Dans le cas où le demandeur est une personne morale, il y a lieu de joindre les statuts de l'association, la composition du conseil d'administration et l'identité complète du président comme décrit au point. 5.1.8;

b) een advies van de gewestminister belast met Ruimtelijke Ordening en stedenbouw of van zijn gemachtigde als het gepland vliegveld een bestendig karakter heeft;

c) een plan van het vliegveld, de vliegverkeerskringen en de hindernisbeperkende vlakken, aangebracht op een originele en recente kaart van het Nationaal Geografisch Instituut op schaal 1/10.000;

d) een uittreksel van het kadastraal plan met het nummer van de gebruikte percelen en de naam van de eigenaar(s). Op dat plan moeten de grens van de gebruikte percelen evenals hun precieze afmetingen, de afmetingen van de baanstrook en de magnetische oriëntatie van de baan aangeduid zijn;

e) een plan op schaal 1/5000 of groter waarop de baan, de baanstrook en de voornaamste inrichtingen en voorzieningen voor het gebruik van het vliegveld zijn aangegeven;

f) een plan op schaal 1/5000 of groter waarop de baan, de drempels met hun coördinaten in WGS-84 en Lambert-72 en hun hoogte boven het gemiddeld zeeniveau, de helling van de baan, de baanstrook, de hindernisbeperkende vlakken samen met de belangrijkste hindernissen op aangebracht zijn en die ondubbelzinnig aangeeft of een hindernis de hindernisbeperkende vlakken al of niet doorboort. Dit plan moet opgemaakt worden door een beëdigd landmeter;

g) een document met de vliegveldgegevens vermeld in punt 5.1;

h) een nota die preciseert het bestemd gebruik van het vliegveld (persoonlijk gebruik, clubactiviteiten, algemene luchtvaart, ULM/DPM, zweefvliegen, valschermspringen, scholing, enz...) evenals de beoogde bijzondere uitbatingsregels;

i) een vliegveldhandboek, ondertekend door de uitbater, met alle belangrijke informatie betreffende het vliegveld, de aanwezige inrichtingen en uitrustingen, de verstrekte diensten, de te volgen operationele procedures, de organisatie en het beheer van het vliegveld. In het vliegveldhandboek moeten minstens volgende elementen zijn opgenomen:

- de beschrijving van de bestaande infrastructuur;
- het gebruiksreglement van het vliegveld;
- een beschrijving van de voorgestelde vliegverkeerkringen;
- de toe te passen vliegveldminima;

b) un avis du Ministre régional chargé de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme ou de son délégué lorsque l'aérodrome envisagé a un caractère permanent;

c) un plan de l'aérodrome, des circuits et des surfaces de limitation d'obstacles reportés sur une carte originale et récente de l'Institut Géographique National au 1/10.000;

d) un extrait du plan cadastral avec le numéro des parcelles utilisées et le nom du (des) propriétaire(s). Sur ce plan doivent être indiquées la limite des parcelles utilisées ainsi que leurs dimensions exactes, les dimensions de la bande de piste et l'orientation magnétique de la piste;

e) un plan à l'échelle 1/5000 ou plus grand sur lequel sont repris la piste, la bande de piste et les dispositifs et équipements les plus importants pour l'utilisation de l'aérodrome;

f) un plan à l'échelle 1/5000 ou plus grand sur lequel sont repris la piste, les seuils avec leurs coordonnées en WGS-84 et Lambert-72 et leur altitude au-dessus du niveau moyen de la mer, la pente de la piste, la bande de piste, les surfaces de limitation d'obstacles ainsi que les obstacles les plus importants, et qui indique sans équivoque si un obstacle perce ou non les surfaces de limitation d'obstacles. Ce plan doit être établi par un géomètre assermenté;

g) un document avec les renseignements de l'aérodrome mentionnés au point 5.1;

h) une note précisant l'usage auquel est destiné l'aérodrome (usage personnel, activités de club, aviation générale, ULM/DPM, planeurs, parachutage, écolage, etc...) ainsi que les règles particulières d'exploitation envisagées;

i) un manuel d'aérodrome, signé par l'exploitant, et reprenant tous les renseignements importants relatifs à l'aérodrome, les facilités et les équipements présents, les services offerts, les procédures opérationnelles à suivre, l'organisation et la gestion de l'aérodrome. Le manuel d'aérodrome reprend au moins les éléments suivants:

- la description de l'infrastructure existante;
- un règlement d'utilisation de l'aérodrome
- une description des circuits d'aérodrome proposés;
- les minima d'aérodrome applicables;

- alle genomen en te nemen veiligheidsmaatregelen voor het voorkomen van een ongeval of brand;
- alle interventiemiddelen en -procedures bij een ongeval of brand van een luchtvaartuig en een nota die aantoonst dat deze voldoende zijn, in overeenstemming met paragraaf 5.8 van deze circulaire;
- de ingezette en in te zetten middelen en personen voor het in stand houden van de naleving van deze circulaire en andere betreffende regelgeving.

j) de kandidatuur van een kandidaat vliegveldoverste en, indien nodig, één of meer kandidaten plaatsvervangend vliegveldoverste, overeenkomstig de bepalingen opgenomen in punt 6.1.4;

k) indien de uitbater geen eigenaar is van de gebruikte terreinen, een toelating van de eigenaar(s) en, in voorkomend geval, van de huurder(s);

l) een getuigschrift van de verzekeringsmaatschappij wordt overgemaakt aan het DGLV bij de aanvang of de overdracht van de uitbating. De uitbater moet op elk ogenblik een afschrift van het lopende geldigheidsattest kunnen voorleggen;

m) het betalingsbewijs van de vergoeding verschuldigd voor de afgifte, wijziging of overdracht van de machtiging van aanleg. Op vraag van de aanvrager kan een factuur opgevoerd worden.

De plannen vermeld in punten e en f kunnen tot 1 plan worden herleid op voorwaarde dat alle gegevens er op voorkomen op de gevraagde schaal.

3.2.2 In geval van aanvraag van wijziging van de machtiging van aanleg dienen enkel de volgende documenten overgemaakt te worden:

- a) de documenten vermeld onder a) en m) van punt 3.2.1;
- b) de documenten vermeld onder punt 3.2.1 die ingevolge de wijziging, dienen aangepast te worden;
- c) een nota met een beschrijving van de aard van de wijzigingen.

3.2.3 In geval van overdracht van de machtiging van aanleg dienen de documenten vermeld onder a), g), h), i), k), l) en m) van punt

- toutes les mesures de sécurité prises ou à prendre pour la prévention d'un accident ou d'un incendie;
- tous les moyens et procédures d'intervention en cas d'accident ou d'incendie d'un aéronef et une note qui démontre qu'ils sont suffisants, conformément au paragraphe 5.8 de la présente circulaire;

- les moyens et personnes mis ou à mettre à disposition pour le maintien du respect de la présente circulaire et d'autres réglementations y afférentes.

j) la candidature d'un candidat commandant d'aérodrome et, si nécessaire, d'un ou de plusieurs suppléants, conformément aux dispositions reprises au point 6.1.4;

k) si l'exploitant n'est pas le propriétaire des terrains utilisés, une autorisation du (des) propriétaire(s) et, le cas échéant, du (des) locataire(s);

l) une attestation de la compagnie d'assurance sera transmise à la DGTA lors du début ou du transfert d'exploitation. L'exploitant doit pouvoir produire, à tout moment, une copie de l'attestation de validité en cours;

m) la preuve de paiement de la redevance due pour la délivrance, la modification ou le transfert de l'autorisation d'établissement. Une facture peut être établie à la demande du demandeur.

Les plans mentionnés au points e et f peuvent être réduits à 1 plan à condition qu'ils contiennent toutes les données à l'échelle demandée.

3.2.2 Dans le cas d'une demande de modification de l'autorisation d'établissement, seuls les documents suivants doivent être transmis :

- a) les documents mentionnés en a) et m) du point 3.2.1;
- b) les documents mentionnés au point 3.2.1 qui, suite à la modification, doivent être adaptés;
- c) une note décrivant la nature des modifications.

3.2.3 Dans le cas d'un transfert d'une autorisation d'établissement, les documents mentionnés en a), g), h), i), k), l) et m) du point

3.2.1 overgemaakt te worden.

3.2.4 In geval van opzeg van de machtiging van aanleg, dient het DGLV daar minstens 30 dagen voor het beëindigen van de activiteiten van in kennis gesteld te worden.

4. Controle en machtiging

4.1 De controle van de overeenstemming met de bepalingen vastgelegd in deze circulaire wordt uitgevoerd door het DGLV.

Zij vindt plaats:

a) vóór de eventuele afgifte van de machtiging van aanleg van een burgerlijk vliegveld of van een aanpassing van die machtiging ingevolge een aanpassing aan het vliegveld;

b) telkens wanneer het DGLV het nodig acht.

4.2 De machtiging van aanleg of elke aanpassing ervan, wordt afgeleverd aan de uitbater of overgedragen aan een nieuwe uitbater door de minister of de directeur-generaal nadat door het DGLV is vastgesteld dat voldaan is aan de bepalingen van deze circulaire.

De geldigheidsduur van de machtiging van aanleg van een vliegveld is:

- onbepaald voor een vliegveld met een bestendig karakter;
- één dag tot hoogstens éénendertig opeenvolgende dagen voor een tijdelijk vliegveld.

4.3 De minister of directeur-generaal kan:

a) de machtiging van aanleg intrekken wanneer de uitbater:

- de uitbating van het vliegveld beëindigt;
- niet kan of niet wil voldoen aan de bepalingen van deze circulaire;
- bij herhaling van flagrante feiten van nalatigheid of vervalsing heeft gepleegd die de luchtvaartveiligheid in het gedrang brengen.

b) de machtiging van aanleg schorsen, wanneer:

- niet wordt voldaan aan de bepalingen van deze circulaire en de veiligheid van personen of goederen in het gedrang wordt gebracht;
- de operationele veiligheid zulks eist;
- de genomen maatregelen om de luchtvaartveiligheid te herstellen

3.2.1 doivent être transmis.

3.2.4 Dans le cas de la résiliation de l'autorisation d'établissement, la DGTA doit en être informée au moins 30 jours avant la fin des activités.

4. Contrôle et autorisation

4.1 Le contrôle de la conformité aux dispositions fixées dans la présente circulaire est effectué par la DGTA.

Il a lieu:

a) avant la délivrance éventuelle de l'autorisation d'établissement d'un aérodrome civil ou d'un avenant à cette autorisation suite à une modification à l'aérodrome;

b) chaque fois que la DGTA le juge nécessaire.

4.2 L'autorisation d'établissement ou chaque avenant à celle-ci, est délivrée à l'exploitant ou transférée à un nouvel exploitant par le ministre ou le Directeur général après constatation par la DGTA que les dispositions de la présente circulaire sont respectées.

La durée de validité de l'autorisation d'établissement d'un aérodrome est:

- indéterminée pour un aérodrome permanent;
- un jour à trente et un jours consécutifs maximum pour un aérodrome temporaire.

4.3 Le ministre ou le directeur général peut:

a) retirer l'autorisation d'établissement lorsque l'exploitant:

- met fin à l'exploitation de l'aérodrome;
- ne peut plus ou ne veut plus satisfaire aux dispositions de la présente circulaire;
- a commis à plusieurs reprises des faits flagrants de négligence ou de falsification mettant en péril la sécurité aérienne.

b) suspendre l'autorisation d'établissement lorsque:

- l'exploitant ne satisfait pas aux dispositions de la présente circulaire et que la sécurité des personnes ou des biens est compromise;
- la sécurité opérationnelle le requiert;
- les mesures entreprises pour rétablir la sécurité aérienne n'ont pas atteint

niet het gewenste resultaat hebben gehad;

- de uitbater onvoldoende bekwaam blijkt te zijn om een vliegveld uit te baten;
- de uitbater niet in staat is de nodige maatregelen te nemen om de luchtvaartveiligheid te herstellen of deze weigert te nemen.

c) de draagwijdte van de machtiging van aanleg beperken, wanneer de luchtvaartveiligheid zulks vereist of om de uitbater in staat te stellen maatregelen te nemen om het niveau van de luchtvaartveiligheid te herstellen.

d) de gebruiksvoorwaarden van een vliegveld wijzigen om rekening te houden met de aan de omgeving aangebrachte wijzigingen.

4.4 Voor elk vliegveld waarvan de uitbater heeft meegedeeld dat hij definitief een einde wenst te stellen aan de uitbating, zal de Minister of de Directeur-generaal de machtiging van aanleg opheffen nadat de exploitant de visuele navigatiehulpmiddelen heeft verwijderd.

5. Voorschriften voor vliegvelden

5.1 Vliegveldgegevens

Voor ieder vliegveld dienen volgende gegevens gekend te zijn:

5.1.1 Referentiepunt (ARP)

Er wordt een referentiepunt vastgesteld dat voor elk vliegveld uniek is. Deze positie wordt normaliter bepaald door het geometrisch centrum van het landingsterrein, en wordt uitgedrukt in WGS-84 coördinaten.

5.1.2 Hoogte boven het gemiddeld zeeniveau van het vliegveld. (ELEV)

De hoogte boven het gemiddeld zeeniveau van het referentiepunt wordt bepaald door naar de meter of voet erboven af te ronden.

5.1.3 Coördinaten en hoogte van de drempels.

De coördinaten van het midden van elke drempel in WGS-84 en Lambert-72 alsook de hoogte van de drempels ten opzichte van het gemiddeld zeeniveau worden naar de meter of voet erboven afgerond.

5.1.4 Richting van de baan. (QFU)

De magnetische richting van een baan wordt op

le résultat voulu;

- l'exploitant fait preuve d'une compétence insuffisante pour exploiter un aéroport;
- l'exploitant est dans l'incapacité de prendre ou ne veut pas prendre les mesures nécessaires pour rétablir la sécurité aérienne.

c) limiter la portée de l'autorisation d'établissement lorsque la sécurité aérienne le requiert ou pour permettre à l'exploitant de prendre des mesures pour rétablir le niveau de la sécurité aérienne.

d) modifier les conditions d'utilisation d'un aéroport pour tenir compte des modifications apportées à son environnement.

4.4 Pour chaque aéroport dont l'exploitant a communiqué son intention de mettre fin définitivement à l'exploitation, le Ministre ou le Directeur général annulera l'autorisation d'établissement après que les aides visuelles aient été enlevées par l'exploitant.

5. Prescriptions pour les aéroports

5.1 Renseignements sur les aéroports

Pour chaque aéroport, les renseignements suivants doivent être connus :

5.1.1 Point de référence (ARP)

Un point de référence unique est fixé pour chaque aéroport. Cette position est normalement déterminée par le centre géométrique de l'aire d'atterrissage et exprimée en coordonnées WGS-84.

5.1.2 Altitude de l'aéroport au-dessus du niveau moyen de la mer. (ELEV)
L'altitude par rapport au niveau moyen de la mer du point de référence est déterminée en arrondissant la valeur obtenue au mètre ou pied supérieur.

5.1.3 Coordonnées et altitude des seuils.

Les coordonnées du centre de chaque seuil en WGS-84 et Lambert-72 ainsi que l'altitude des seuils par rapport au niveau moyen de la mer sont arrondies au mètre ou au pied supérieur.

5.1.4 Orientation de la piste. (QFU)

L'orientation magnétique d'une piste est déter-

de graad na bepaald.

5.1.5 Lengte en breedte van de baan.

De lengte van een baan wordt bepaald door de maximale afstand die beschikbaar is voor de opstijgaanloop en de landing.

De lengte en de breedte van de baan worden uitgedrukt in meter en afgerond naar de meter eronder. De lengte van de baan wordt gemeten tussen de buitenranden van de drempels.

5.1.6 Langshelling van een baan.

De gemiddelde langshelling van een baan wordt verkregen door het verschil tussen de maximale en minimale hoogte langs de as van de baan te delen door haar lengte.

5.1.7 Aard en draagkracht van de baan.

- Aard van het oppervlak van de baan;
- Draagkracht: maximale toegelaten massa of de geschikte technische gegevens wanneer het een verharde baan betreft.

5.1.8 Identiteit van de uitbater.

Naam, voornaam, adres en telefoonnummer(s) van de uitbater van het vliegveld en van de door hem met de uitbating van het vliegveld belaste personen alsook het adres van de baancontrolepost, de telefoon of GSM-nummers, het faxnummer, het eventuele e-mailadres en desgevallend de radiofrequentie zoals bedoeld in punt 5.7.2

5.2 *Fysische eigenschappen (zie figuur 1)*

5.2.1 Het terrein

5.2.1.1 De afmetingen van het terrein moeten dermate zijn dat het minstens de baan, de baanstrook, de veiligheidsgebieden, de verkeersgebieden, het seingebied en desgevallend de rijbanen en de baancontrolepost kan omvatten.

5.2.1.2 Het terrein moet het landen, opstijgen, bewegen en stationeren van de luchtvaartuigen waarvan het gebruik overwogen wordt, mogelijk maken. Het terrein dient zo horizontaal mogelijk te zijn, voor zover de noodwendigheden voor drainering en drooglegging het toelaten.

5.2.2 De baan

5.2.2.1 *Lengte.*

De minimale lengte bedraagt:

- Vliegvelden, gebruikt door vliegtuigen voor reclamesleepvluchten of het slepen

minée au degré près.

5.1.5 Longueur et largeur de la piste.

La longueur d'une piste est déterminée par la distance maximale disponible pour le roulement au décollage et à l'atterrissage.

Longueur et largeur de piste sont exprimées en mètres et arrondies au mètre inférieur. La longueur de la piste est mesurée du bord extérieur d'un seuil à l'autre.

5.1.6 Pente longitudinale d'une piste.

La pente longitudinale moyenne d'une piste est obtenue en divisant la différence entre le niveau maximum et minimum le long de l'axe de piste par la longueur de la piste.

5.1.7 Nature et portance de la piste

- Nature de la surface de la piste;
- Portance: masse maximale autorisée ou données techniques appropriées lorsqu'il s'agit d'une piste en dur.

5.1.8 Identité de l'exploitant

Nom, prénom, adresse et numéro(s) de téléphone de l'exploitant de l'aérodrome et des personnes qu'il mandate pour assurer l'exploitation, ainsi que l'adresse du bureau de piste, les numéros de téléphone ou de GSM, le numéro de fax, l'adresse e-mail éventuelle et le cas échéant la fréquence radio telle que mentionnée au point 5.7.2

5.2 *Caractéristiques physiques (voir figure 1)*

5.2.1 Le terrain

5.2.1.1 Les dimensions du terrain doivent être suffisantes pour que celui-ci puisse englober la piste, la bande de piste, les aires de sécurité, les aires de mouvement, l'aire à signaux et le cas échéant, les voies de circulation et le bureau de piste.

5.2.1.2 Le terrain doit permettre l'atterrissage, le décollage, le mouvement et le stationnement des aéronefs dont l'utilisation est envisagée. Le terrain sera aussi horizontal que possible, dans les limites permises par les nécessités de drainage et d'assèchement.

5.2.2 La piste

5.2.2.1 *Longueur.*

La longueur minimale est la suivante:

- aérodromes utilisés par des avions pour le remorquage publicitaire ou celui de pla-

- van zweefvliegtuigen: 500m;
- alle overige vliegvelden: 250m.

5.2.2.2 *Breedte.*

Volgens de referentiecode van het vliegveld, zal de baanbreedte minimaal volgende waarden hebben:

- 18m, voor vliegvelden met code 0 of 1
- 23m, voor vliegvelden met code 2

5.2.2.3 *Hellingen.*

De langshelling mag maximaal 2% bedragen. De dwarshelling mag maximaal 2% bedragen.

5.2.2.4 *Draagkracht en oppervlak.*

De baan moet een stevige ondergrond hebben en bestand zijn tegen het verkeer van de vliegtuigen waarvoor ze bestemd is.

De oppervlakte van de baan wordt aangelegd zonder oneffenheden die de wrijvingseigenschappen zouden doen afnemen of die op enige wijze nadelig zouden zijn bij het opstijgen of landen van een luchtvaartuig.

De grashoogte op grasbanen mag maximaal 10 cm bedragen.

5.2.2.5 *Richting.*

Wanneer het vliegveld slechts één baan heeft, zal deze zoveel mogelijk aangelegd worden in de richting van de overheersende winden.

5.2.2.6 *Verschoven drempels.*

Het gebruik van verschoven drempels is enkel toegestaan na gunstig advies van het DGLV.

5.2.3 De baanstrook

5.2.3.1 *Algemeen.*

De baan van een vliegveld bevindt zich binnen de baanstrook.

5.2.3.2 *Lengte.*

De lengte van de baanstrook is gelijk aan de lengte van de baan langs weerszijden vermeerderd met:

- 15m, voor vliegvelden met code 0
- 30m, voor vliegvelden met code 1
- 60m, voor vliegvelden met code 2

5.2.3.3 *Breedte.*

De baanstrook moet zich lateraal over heel haar lengte aan weerszijden van de as van de baan en in het verlengde ervan uitstrekken tot minstens:

- 25m, voor vliegvelden met code 0
- 30m, voor vliegvelden met code 1
- 40m, voor vliegvelden met code 2

5.2.3.4 *Draagkracht en oppervlak.*

Het oppervlak van het deel van de baanstrook

- neurs: 500m;
- tout autre aérodrome: 250m.

5.2.2.2 *Largeur.*

Suivant le code de référence de l'aérodrome, la largeur de la piste aura au moins les valeurs ci-après:

- 18m pour les aérodromes de code 0 ou 1
- 23m, pour les aérodromes de code 2

5.2.2.3 *Pentes.*

La pente longitudinale ne peut excéder 2%. La pente transversale ne peut excéder 2%.

5.2.2.4 *Portance et surface.*

La piste doit avoir un sous-sol ferme et être capable de supporter la circulation des avions pour lesquels elle est destinée.

La surface d'une piste sera construite sans irrégularités qui auraient pour effet de réduire les caractéristiques de frottement ou de nuire de toute autre manière au décollage ou à l'atterrissage d'un aéronef.

Sur les pistes en herbe, la hauteur de l'herbe ne dépassera pas 10cm.

5.2.2.5 *Orientation.*

Lorsque l'aérodrome n'est doté que d'une piste, celle-ci sera orientée autant que possible dans la direction des vents dominants.

5.2.2.6 *Seuils décalés.*

L'usage de seuils décalés est autorisé uniquement sur avis positif de la DGTA.

5.2.3 La bande de piste

5.2.3.1 *Généralités.*

La piste d'un aérodrome se situe à l'intérieur de la bande de piste.

5.2.3.2 *Longueur.*

La longueur de la bande de piste est égale à la longueur de la piste augmentée en amont de chaque seuil, de:

- 15m, pour les aérodromes de code 0
- 30m, pour les aérodromes de code 1
- 60m, pour les aérodromes de code 2

5.2.3.4 *Largeur.*

La bande de piste doit s'étendre latéralement sur toute sa longueur de part et d'autre de l'axe de piste et du prolongement de cet axe jusqu'au moins:

- 25m, pour les aérodromes de code 0
- 30m, pour les aérodromes de code 1
- 40m, pour les aérodromes de code 2

5.2.3.5 *Portance et surface.*

La surface de la partie de la bande de piste

dat grenst aan de baan is een geëffend gebied met hetzelfde niveau als het oppervlak van de baan en heeft voldoende weerstand om het gevaar te beperken voor de vliegtuigen die de baan zouden verlaten.

5.2.4 Veiligheidsgebieden

Er zal voor elk vliegveld een veiligheidsgebied met een breedte die minstens tweemaal die van de baan bedraagt, ingericht worden aan elk uiteinde van de baanstrook. De veiligheidsgebieden zullen op hetzelfde niveau liggen als de baan en zullen een geëffend oppervlak bieden dat vrij is van elke hindernis en een voldoende weerstand heeft om de luchtvaartuigen toe te laten zich er zonder schade op te begeven indien nodig.

De minimum lengte van het veiligheidsgebied bedraagt:

- 15m, voor vliegvelden met code 0
- 30m, voor vliegvelden met code 1
- 60m, voor vliegvelden met code 2

5.2.5 Rijbanen

5.2.5.1 Algemeen.

Banen met druk verkeer worden het best voorzien van rijbanen om de bewegingen op de grond vlot en veilig te laten verlopen.

Indien het uiteinde van een baan niet uitgerust is met een rijbaan kan het nodig zijn om schikkingen te treffen zodat vliegtuigen er kunnen draaien.

5.2.5.2 Breedte.

Een rijbaan wordt het best zo ontworpen dat, als de cockpit van het vliegtuig zich verticaal boven de as bevindt, de minimum marge tussen de buitenwielen van het voornaamste landingsstel en de rand van de rijbaan niet minder dan 1,5m bedraagt.

5.2.5.3 Afstand tot de baan.

De afstand tussen de as van een rijbaan en de as van de baan zou minimaal de volgende waarde moeten hebben:

- 30m: voor vliegvelden met code 0
- 40m: voor vliegvelden met code 1
- 50m: voor vliegvelden met code 2

5.2.5.4 Hellingen.

a) De langshelling van een rijbaan bedraagt maximum: 3 %;

b) De dwarshelling van een rijbaan bedraagt maximum: 2%.

5.2.5.5 Draagkracht en oppervlak

a) De draagkracht van een rijbaan

attendant à la piste est une aire nivelée de niveau avec la surface de la piste et a une résistance suffisante pour réduire le danger pour les avions qui sortiraient de la piste.

5.2.4 Aires de sécurité

Pour tout aéroport une aire de sécurité d'une largeur d'au moins deux fois celle de la piste, sera aménagée à chaque extrémité de la bande de piste. Les aires de sécurité seront au même niveau que la piste et présenteront une surface nivelée exempte de tout obstacle et de résistance suffisante pour permettre aux aéronefs de s'y engager sans dommage en cas de besoin.

La longueur minimale de l'aire de sécurité est de:

- 15m, pour les aéroports de code 0
- 30m, pour les aéroports de code 1
- 60m, pour les aéroports de code 2

5.2.5 Voies de circulation

5.2.5.1 Généralités.

Les pistes très fréquentées seront de préférence munies de voies de circulation afin de rendre la circulation au sol fluide et sûre.

Si l'extrémité d'une piste n'est pas pourvue d'une voie de circulation, il peut être nécessaire de prendre des dispositions afin de permettre aux avions de faire demi-tour.

5.2.5.2 Largeur.

Une voie de circulation doit être conçue de telle façon que lorsque le poste de pilotage reste à la verticale de l'axe, la marge minimale entre les roues extérieures du train d'atterrissage principal et le bord de la voie de circulation ne soit pas inférieure à 1,5m.

5.2.5.3 Distance jusqu'à la piste.

La distance de séparation entre l'axe de la piste et l'axe d'une voie de circulation devrait avoir au minimum la valeur ci-après:

- 30m: pour les aéroports de code 0
- 40m: pour les aéroports de code 1
- 50m: pour les aéroports de code 2

5.2.5.4 Pentes.

a) La pente longitudinale d'une voie de circulation est, au maximum, de 3%;

b) La pente transversale est, au maximum, de 2%.

5.2.5.5 Portance et surface

a) La portance d'une voie de circula-

moet ten minste gelijk zijn aan die van de baan waarop zij aansluit.

b) Het oppervlak mag geen oneffenheden vertonen die de structuur van de luchtvaartuigen zouden kunnen beschadigen.

Opmerking : de onderstaande figuur geeft de voornaamste afmetingen voor een vliegveld code 1.

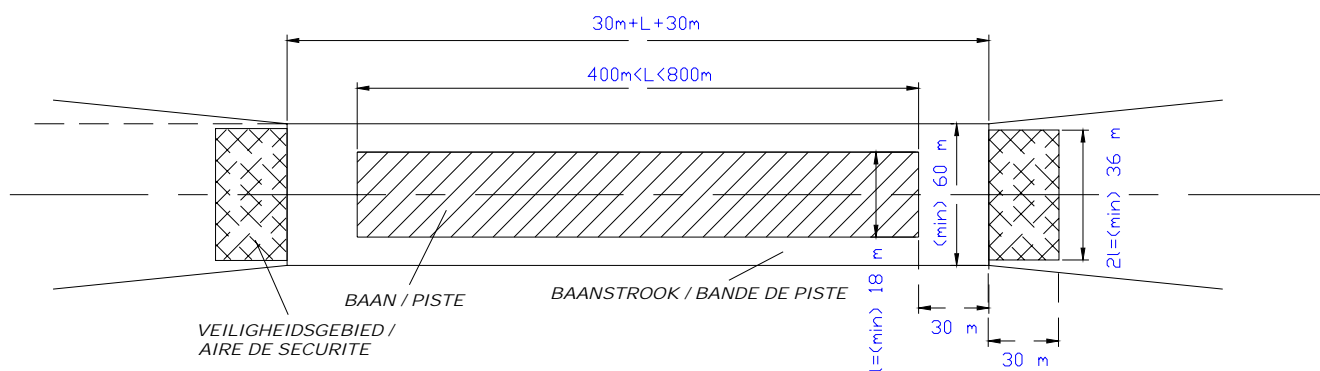
tion doit au moins être égale à celle de la piste qu'elle dessert;

b) La surface ne peut présenter d'inégalités de nature à endommager la structure des aéronefs.

Remarque : la figure ci-dessous donne les dimensions principales pour un aéroport de code 1.

Figuur 1 : Afmetingen vliegveld code 1

Figure 1 : Dimensions pour un aéroport de code 1



5.3 *Beperken en verwijderen van hindernissen*

Het luchtruim rond vliegvelden dient vrij te zijn van hindernissen die een gevaar kunnen opleveren voor het luchtverkeer. De maximale hoogte en de inplantingplaats van voorwerpen worden er bepaald aan de hand van de hindernisbeperkende vlakken en de regels voor begrenzing van hindernissen.

5.3.1 Hindernisbeperkende vlakken

De hindernisbeperkende vlakken rondom een vliegveld bestaan uit naderings- en opstijgvlakken, overgangsvlakken, een horizontaal binnenvlak en een conisch vlak, waarvan de kenmerken hierna beschreven zijn.

5.3.1.1 *Naderings- en opstijgvlak.*

Op elke uiteinde van de baanstrook wordt een naderings- en opstijgvlak ingesteld bestaande uit een fictief vlak met helling van:

- 5% voor vliegvelden met code 0 of 1
- 4% voor vliegvelden met code 2

en afgebakend op de volgende manier (zie figuren 2 en 3b – voorbeeld van code 1 luchtvaartterrein):

- een horizontale binnenrand, loodrecht op de as van de baan en van dezelfde breedte als de baanstrook;
- twee zijden die vertrekken van de uiteinden van de binnenrand en die divergeren met 10 %;
- een horizontale buitenrand, evenwijdig met de binnenrand en waarvan de afstand tot de binnenrand gelijk is aan:
 - 1600m, voor vliegvelden met code 0 en 1
 - 2500m, voor vliegvelden met code 2

5.3.1.2 *Overgangsvlakken.*

Er worden overgangsvlakken ingesteld die zich uitstrekken over elke zijde van de baanstrook en over een deel van het naderings- en opstijgvlak. Zij hellen naar omhoog en naar buiten volgens een helling van 20% (zie figuren 2 en 3b) en tot een hoogte van 45m boven het niveau van het vliegveld. Deze bovenste buitenribben sluiten op deze hoogte aan bij de twee zijden van het naderings- en het opstijgvlak.

5.3 *Limitation et suppression des obstacles*

L'espace aérien autour d'un aéroport doit être libre de tout obstacle qui peut être dangereux pour la circulation aérienne. La hauteur maximale et le lieu d'implantation des objets y sont déterminés à l'aide des surfaces de limitation d'obstacles et des règles de limitation d'obstacles.

5.3.1 Surfaces de limitation d'obstacles

Les surfaces de limitation d'obstacles autour d'un aéroport se composent de surfaces d'approche et de montée au décollage, de surfaces de transition, d'une surface horizontale intérieure et d'une surface conique, dont les caractéristiques sont décrites ci-après.

5.3.1.1 *Surface d'approche et de montée au décollage.*

Il est établi à chaque extrémité de la bande de piste, une surface d'approche et de montée au décollage définie par un plan fictif incliné à:

- 5% pour les aéroports de code 0 ou 1
- 4% pour les aéroports de code 2

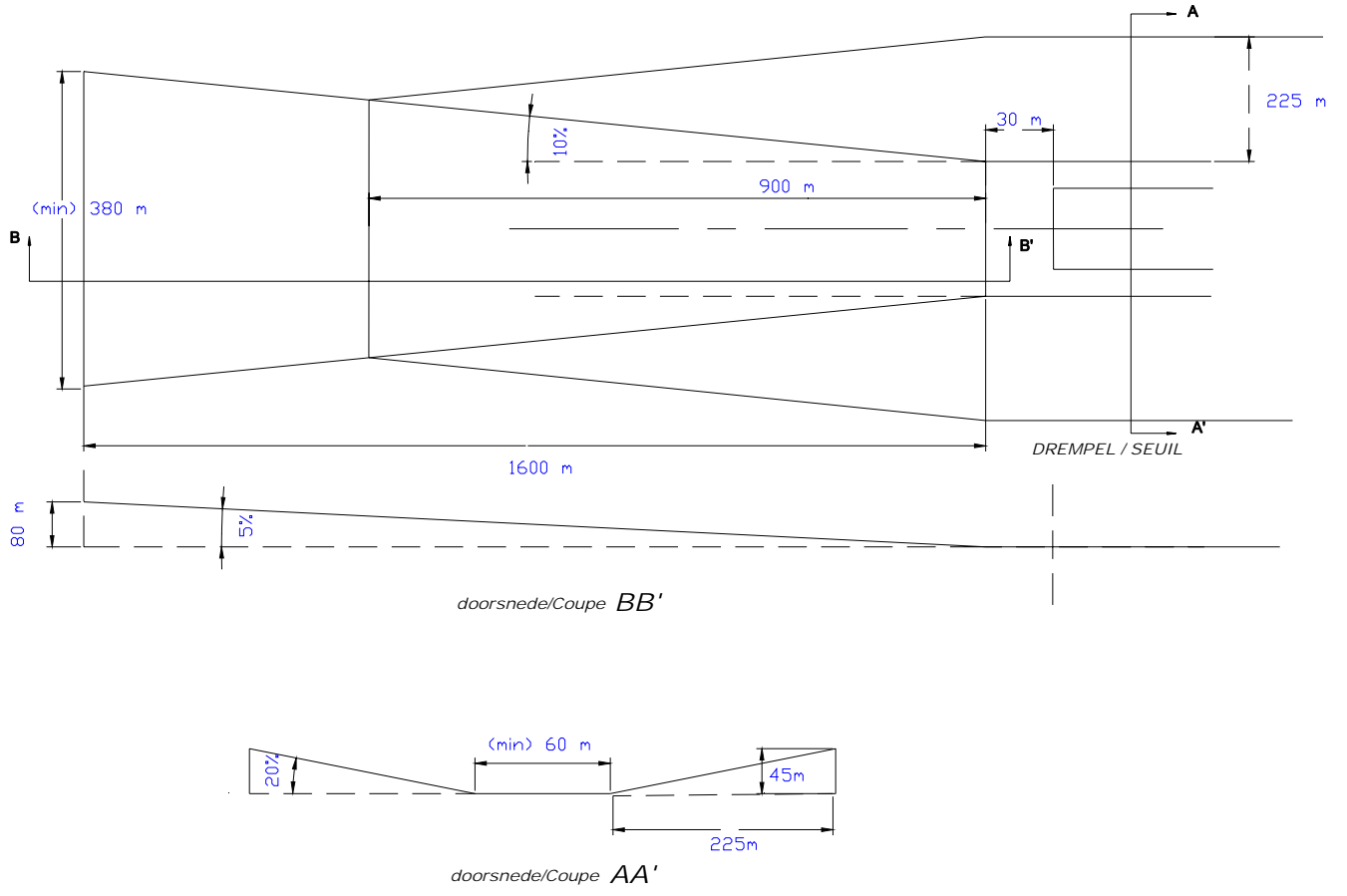
et délimitée de la manière suivante (voir figures 2 et 3b – exemple d'un aéroport de code 1):

- un bord intérieur horizontal, perpendiculaire à l'axe de piste et de même largeur que la bande de piste;
- deux côtés partant des extrémités du bord intérieur avec une divergence de 10 %;
- un bord extérieur horizontal, parallèle au bord intérieur et à une distance de celui-ci de:
 - 1600m, pour les aéroports de code 0 et 1
 - 2500m, pour les aéroports de code 2

5.3.1.2 *Surfaces de transition.*

Il est établi des surfaces de transition qui s'étendent sur chaque côté de la bande de piste et sur une partie de la surface d'approche et de montée au décollage. Elles s'inclinent et vers le haut et vers l'extérieur selon une pente de 20% (voir figures 2 et 3b) et jusqu'à une hauteur de 45m au-dessus du niveau de l'aéroport. Elles rejoignent à cette hauteur les bords extérieurs des surfaces d'approche et de montée au décollage.

Figuur 2 : Naderings, opstijgings-en overgangsvlakken
 Figure 2 : Surfaces d'approche/montée au décollage et de transition



5.3.1.3 Horizontaal binnenvlak (IHS)

Boven een vliegveld en zijn omgeving wordt een horizontaal binnenvlak ingesteld (zie figuur 3a).

- *Hoogte:*
Het horizontaal binnenvlak bevindt zich op 45m boven een referentiepunt waarvan de hoogte gelijk is aan de gemiddelde hoogte van de middelpunten van de drempels.
- *Buitengrens:*
De buitengrens van het horizontaal binnenvlak wordt gevormd door een afwisseling van cirkels en hun gemeenschappelijke buitenste raaklijnen.

Het middelpunt van elke cirkel heeft als projectie op de grond het midden van iedere drempel.

Elke cirkel heeft een straal van:

- 2000m voor een vliegveld code 0 of 1;
- 2500m voor een vliegveld code 2.

5.3.1.4 Kegelvormig vlak (CS)

Een kegelvormig vlak, omhoog en naar buiten hellend, vanaf de omtrek van het horizontale binnenvlak wordt ingesteld (zie figuur 3a).

- De grenzen van het kegelvormig vlak omvatten:
 - a) Een benedengrens die met de omtrek van het horizontaal binnenvlak samenvalt;
 - b) Een bovengrens gelegen op een hoogte van respectievelijk 35m boven het horizontaal binnenvlak voor een vliegveld code 0 of 1 en van 55m voor een vliegveld code 2.
- *De helling:*
De helling van het kegelvormig vlak bedraagt 5% en zal worden gemeten in een verticaal vlak, loodrecht op de omtrek van het horizontaal binnenvlak.

5.3.1.3 Surface horizontale intérieure (IHS)

Il est établi une surface horizontale intérieure située au-dessus de l'aérodrome et de ses abords (voir figure 3a).

- *Hauteur.*
La surface horizontale intérieure se trouve à 45m au-dessus d'un point de référence dont l'altitude est l'altitude moyenne entre les différents milieux de seuils.
- *Limite extérieure :*
La limite extérieure de la surface horizontale intérieure est constituée d'une alternance d'arcs de cercles et de leurs tangentes extérieures communes.

Le centre de chaque cercle a pour projection au sol le milieu de chaque seuil.

Chaque cercle a un rayon de:

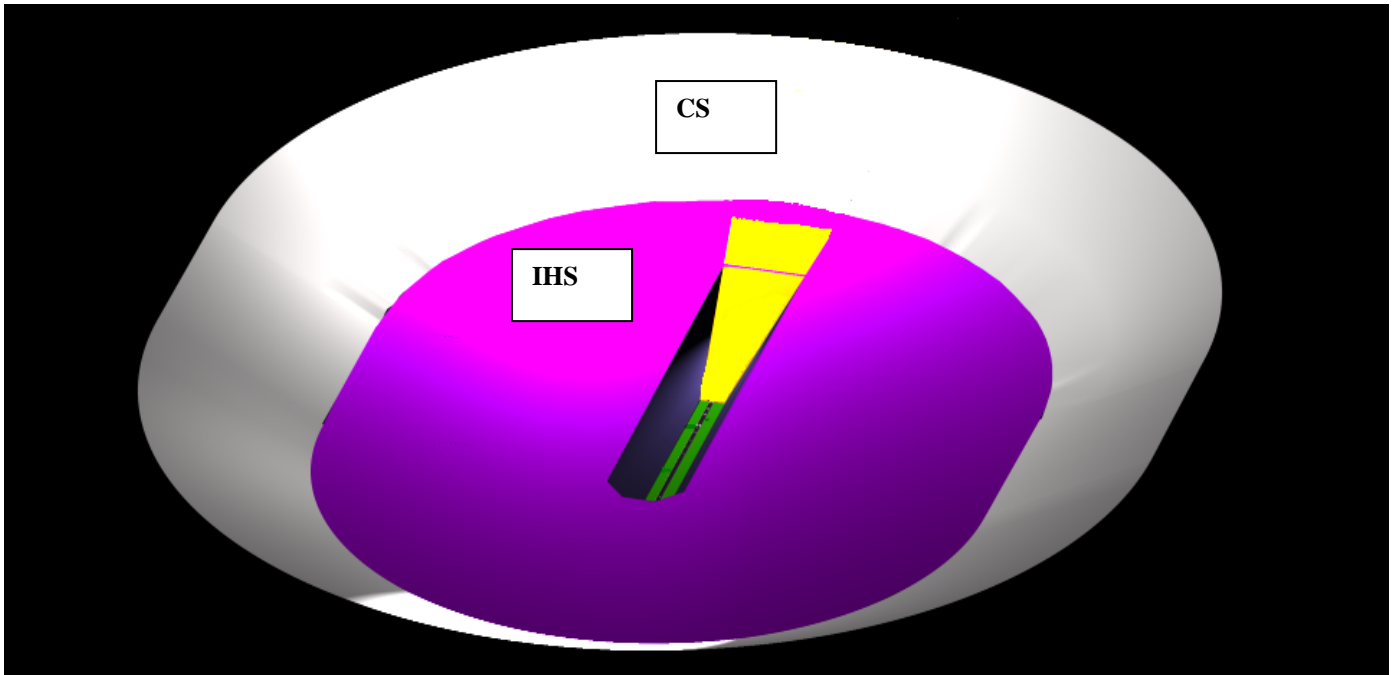
- 2000m pour un aérodrome de code 0 ou 1;
- 2500m pour un aérodrome de code 2.

5.3.1.4 Surface conique (CS)

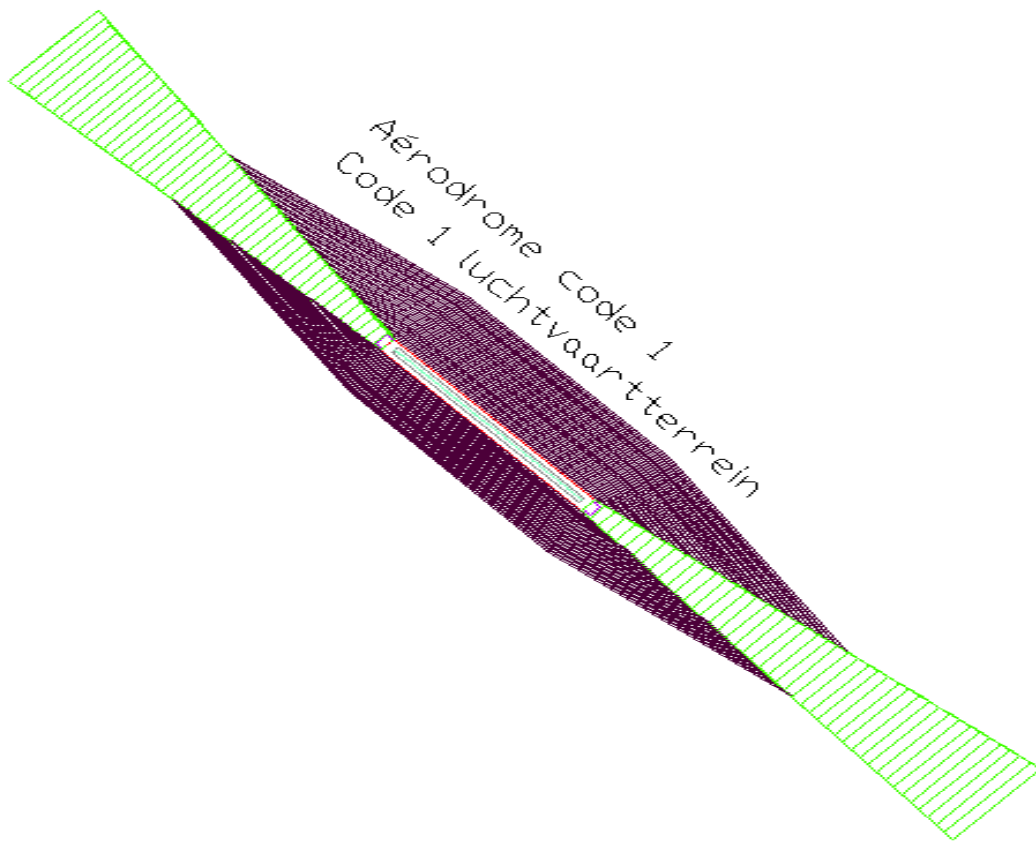
Il est établi une surface conique, inclinée vers le haut et vers l'extérieur à partir du contour de la surface horizontale intérieure (voir figure 3a).

- *Les limites de la surface conique comprennent :*
 - a) une limite inférieure coïncidant avec le contour de la surface horizontale intérieure;
 - b) une limite supérieure située à une hauteur de respectivement 35m au-dessus de la surface horizontale intérieure dans le cas d'un aérodrome de code 0 ou 1 et de 55m pour un aérodrome de code 2.
- *La pente.*
La pente de la surface conique est de 5% et sera mesurée dans un plan vertical perpendiculaire au contour de la surface horizontale intérieure.

Figuur 3a : Hindernisbeperkende vlakken
Figure 3a : Surfaces de limitation d'obstacles



Figuur 3b : Naderings, opstijgings-en overgangsvlakken
Figure 3b : Surfaces d'approche/montée au décollage et de transition



5.3.2 Bepalingen inzake begrenzing van hindernissen

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

5.3.2.2 Nieuwe voorwerpen of uitbreidingen van bestaande voorwerpen zullen niet toegelaten worden boven een naderings- en opstijgvlak of een overgangsvlak, tenzij dat nieuw of verhoogd voorwerp afgeschermd (zie punt 5.3.2.6) wordt door een bestaand, niet te verplaatsen voorwerp.

5.3.2.3 In de mate van het mogelijke dient vermeden te worden dat nieuwe voorwerpen of verhogingen van bestaande voorwerpen boven het kegelvormig vlak of het horizontaal binnenvlak uitsteken, tenzij het voorwerp afgeschermd wordt door een bestaand niet te verplaatsen voorwerp of wanneer blijkt uit een luchtvaartstudie dat dit voorwerp de veiligheid der operaties niet in gevaar zou brengen of de regelmatigheid van deze operaties niet ernstig zou schaden.

5.3.2.4 Bestaande voorwerpen die uitsteken boven één van hierboven vermelde vlakken moeten in de mate van het mogelijke verwijderd worden tenzij het voorwerp afgeschermd wordt door een bestaand niet te verplaatsen voorwerp of wanneer blijkt uit een luchtvaartstudie dat dit voorwerp de veiligheid der operaties niet in gevaar zou brengen. Zie punt 5.3.2.6

5.3.2.5 Behalve indien ze nodig zijn voor luchtvaartnavigatie mogen zich geen installaties of inrichtingen bevinden op de baanstrook, het veiligheidsgebied of op een afstand van minder dan 15m t.o.v. de aslijn van een rijbaan. In voorkomend geval moeten deze installaties of inrichtingen nodig voor luchtvaartnavigatie gemakkelijk breekbaar zijn en zo laag mogelijk opgesteld worden.

5.3.2.6 Het principe van afscherming (shielding) mag slechts toegepast worden mits goedkeuring van het DGLV

5.3.2 Dispositions en matière de limitation d'obstacles

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

5.3.2.2 La présence de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne sera pas autorisée au-dessus d'une surface d'approche et de montée au décollage ou d'une surface de transition, à moins que le nouvel objet ou la surélévation de l'objet existant ne se trouve défilé (voir point 5.3.2.6) par un objet inamovible existant.

5.3.2.3 Il convient dans la mesure du possible, d'éviter que de nouveaux objets ou la surélévation d'objets existants ne fassent saillie au-dessus de la surface conique ou de la surface horizontale intérieure, à moins que l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qu'il ne nuirait pas gravement à la régularité de cette exploitation.

5.3.2.4 Les objets existants qui font saillie au-dessus d'une des surfaces susmentionnées doivent dans la mesure du possible être supprimés à moins que l'objet ne se trouve défilé par un objet inamovible existant ou à moins qu'il ne soit établi, à la suite d'une étude aéronautique, que cet objet ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs. Voir point 5.3.2.6

5.3.2.5 A moins qu'ils ne soient nécessaires pour les besoins de la navigation aérienne, aucune installation ni aucun matériel ne sera placé sur la bande de piste, l'aire de sécurité ou à moins de 15m par rapport à l'axe d'une voie de circulation. Le cas échéant, tout matériel ou toute installation nécessaire pour les besoins de la navigation aérienne sera frangible et placé aussi bas que possible.

5.3.2.6 L'application du principe de défilement (shielding) sera toujours soumise à l'approbation de la DGTA.

5.3.2.7 De hierboven vermelde luchtvaartstudies worden opgesteld door, of in opdracht van de uitbater van het vliegveld, en ter aanvaarding voorgelegd aan het DGLV.

5.4 Visuele navigatiehulpmiddelen op de vliegvelden

5.4.1 Windrichtingaanwijzer

Een vliegveld zal uitgerust zijn met ten minste een windrichtingaanwijzer. Deze wordt zodanig geplaatst dat hij zichtbaar is voor een luchtvaartuig in vlucht of op het bewegingsterrein en niet onderhevig is aan turbulenties die veroorzaakt worden door omringende voorwerpen.

De windrichtingaanwijzer bestaat uit een windzak in stof, in de vorm van een afgeknotte kegel, met een lengte van ten minste 2 m en een diameter die bij het grootste uiteinde ten minste gelijk is aan 60cm. Hij is oranje, wit, afwisselend oranje en wit, rood en wit of zwart en wit gekleurd. Indien afwisselende kleuren gebruikt worden, zullen vijf banden aanwezig zijn, waarvan de eerste en de laatste de meest donkere kleur hebben.

De aanwijzer moet in staat zijn de richting van de wind, met een snelheid van meer dan 3 knopen aan te duiden.

Ten minste één windrichtingaanwijzer moet verlicht zijn als het vliegveld 's nachts gebruikt wordt.

5.4.2 Seingebied

Het seingebied is een vierkant oppervlak, vlak en horizontaal, met een zijde van ten minste 9m en omgeven door een witte strook van ten minste 30cm breed. Het wordt zodanig ingericht dat het goed zichtbaar is in elke richting vanuit een luchtvaartuig in vlucht in de vliegverkeerskring.

5.4.3 Optische seinen op de grond

Het seingebied zal, indien vereist, de volgende signalisatieborden bevatten:

- a) richtingsaanwijzer voor de landing (T);
- b) rood vierkant met gele diagonalen;
- c) rood vierkant met één enkele gele diagonaal;
- d) sein in de vorm van een halter;
- e) sein in de vorm van een valschermscherm;
- f) sein dat aanduidt dat de verkeerskringen naar rechts uitgevoerd moeten worden alvorens te landen of na te zijn opgestegen;

5.3.2.7 Les études aéronautiques susmentionnées sont rédigées par ou pour le compte de l'exploitant de l'aérodrome et soumises pour approbation à la DGTA.

5.4 Aides visuelles à la navigation sur les aérodromes

5.4.1 Indicateur de direction du vent

Un aérodrome sera équipé d'un indicateur de direction du vent au moins. Celui-ci est placé de façon à être visible d'un aéronef en vol ou sur l'aire de mouvement et de manière à échapper aux perturbations de l'air causées par des objets environnants.

L'indicateur de direction du vent est constitué par une manche à air en tissu, en forme de cône tronqué, d'une longueur d'au moins 2 m et d'un diamètre au moins égal à 60cm à l'extrémité la plus large. La couleur sera orange, blanc, alternativement orange et blanc, rouge et blanc ou noir et blanc. Si des couleurs alternées sont utilisées, cinq bandes seront présentes, dont la première et la dernière seront de la couleur la plus sombre.

Le dispositif doit être capable d'indiquer la direction du vent d'une vitesse supérieure à 3 nœuds.

Au moins un indicateur de direction du vent doit être éclairé lorsque l'aérodrome est utilisé la nuit.

5.4.2 Aire à signaux

L'aire à signaux est une surface carrée, plane et horizontale d'au moins 9m de côté; elle est entourée d'une bande blanche d'au moins 30cm de largeur. Elle est établie de manière à être bien visible dans toutes les directions à partir d'un aéronef en vol dans le circuit d'aérodrome.

5.4.3 Panneaux de signalisation au sol

L'aire à signaux contiendra si nécessaire les panneaux de signalisation suivants:

- a) indicateur de direction d'atterrissage (T);
- b) carré rouge à diagonales jaunes;
- c) carré rouge à une seule diagonale jaune;
- d) signal en forme d'haltère;
- e) signal en forme de parachute;
- f) signal indiquant que les circuits doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage ou après le décollage;

g) sein in de vorm van een wit dubbel kruis.

g) signal en forme d'une double croix blanche.

De signalisatie waarvan sprake in b) en c) hierboven mag zich op één enkel bord bevinden.

La signalisation dont il est question en b) et c) ci-dessus peut figurer sur un seul panneau.

De seinen d), e), f) en g) dienen slechts aanwezig te zijn indien de activiteiten op het vliegveld zulks vereisen.

Les signaux d), e) f) et g) doivent seulement être présents quand les activités sur l'aérodrome l'exigent.

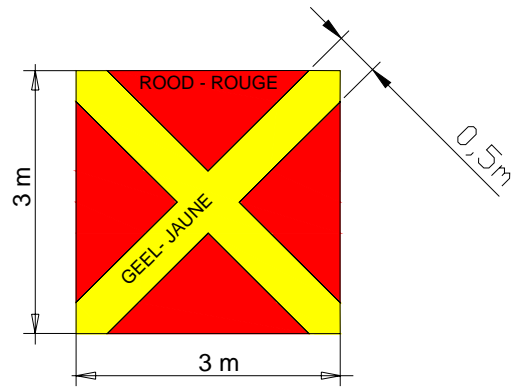
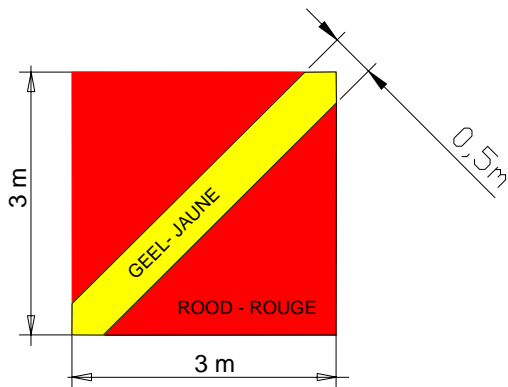
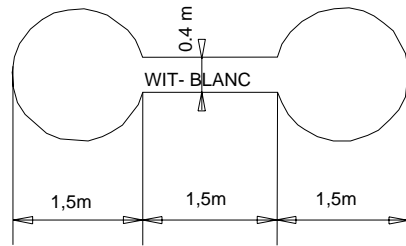
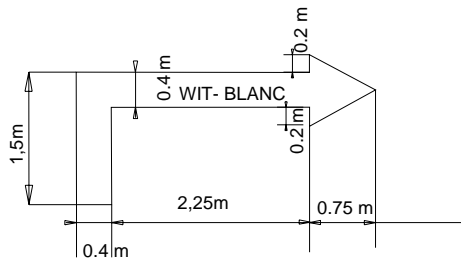
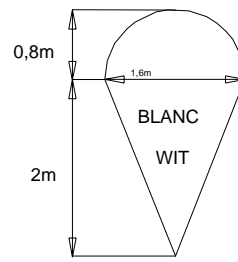
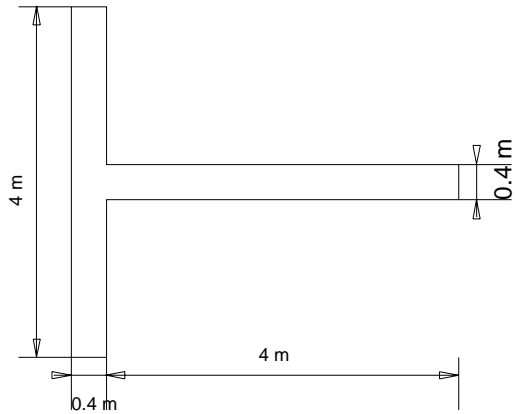
Alle signalisatieborden die hierboven opgesomd werden, zullen, wat betreft de minimale afmetingen en kleuren, overeenstemmen met de aanwijzingen van figuur 4.

Tous les panneaux de signalisation repris ci-dessus seront, quant aux dimensions minimales et aux couleurs, conformes aux indications de la figure 4.

De hierboven vermelde signalisatieborden moeten verlicht zijn als het vliegveld 's nachts gebruikt wordt.

Les panneaux de signalisation mentionnés ci-dessus doivent être éclairés lorsque l'aérodrome est utilisé la nuit.

Figuur 4 – Figure 4



5.4.4 Signalisatie van valmscherm-springen

Op de vliegvelden waar activiteiten van valscherm-springen voorzien worden, zal, wanneer deze activiteiten plaatsvinden, de volgende signalisatie aangebracht worden:

a) in het seingebied:

Het signalisatiebord hierboven vermeld onder paragraaf 5.4.3 e) dat aanduidt dat er activiteiten van valscherm-springen aan de gang zijn op het vliegveld;

b) een oranje knipperlicht dat in elke richting duidelijk zichtbaar is voor de vliegtuigbestuurders op de grond of in vlucht op een afstand van ten minste 1,5 km.

Dat licht moet 2 min. vóór elke dropping in werking gesteld worden en blijft werken tot alle valscherm-springers zich op de grond bevinden.

5.4.5 Merktekens van de baandrempel

Een witte transversale strook, met een minimum breedte van 1,2m, die zich uitstrekt over de ganse breedte van de baan, duidt de plaats van de drempel aan.

De merktekens van de baandrempel moeten symmetrisch aangebracht worden ten opzichte van de aslijn van de baan.

Indien er gebruik wordt gemaakt van een verschoven drempel, moeten vooraf door het DGLV goedgekeurde merktekens aangebracht worden.

5.4.6 Merktekens van de baan

De merktekens van de baan worden langs de as van de baan geplaatst; deze merktekens bestaan uit een onderbroken witte lijn met gelijke tussenruimten. De afmetingen van de strepen zijn ten minste de volgende:

- lengte: 3m

- breedte: 1m

De eerste streep wordt geplaatst op 25m van de drempel en het interval tussen de opeenvolgende strepen bedraagt minstens 50m en maximaal 75m.

De merktekens van de as van de baan mogen vervangen worden door boordmerktekens van de baan.

5.4.7 Boordmerktekens van de baan

Boordmerktekens van de baan worden langs weerszijden van de baan aangebracht tussen beide drempels indien het contrast tussen de baan en de omgevende terreinen onvoldoende is. Ze bestaan uit een ononderbroken lijn met een breedte van minstens 30cm of uit alternatieve merktekens, die vooraf door het DGLV (schriftelijk) zijn goedgekeurd.

5.4.8 Axiale merktekens voor rijbanen

5.4.4 Signalisation des parachutages

Sur les aérodromes où des activités de parachutage sont prévues, la signalisation suivante sera installée lorsque ces activités ont lieu:

a) dans l'aire à signaux:

Le panneau de signalisation cité au paragraphe 5.4.3 e) ci-dessus, indiquant que des activités de parachutage sont en cours à l'aérodrome;

b) un signal lumineux à éclats de couleur orange nettement visible dans toutes les directions par les pilotes au sol et en vol à une distance d'au moins 1,5 km.

Ce dispositif est activé 2 min. avant chaque largage et est maintenu en marche jusqu'à ce que tous les parachutistes se trouvent au sol.

5.4.5 Marques de seuil de piste

Une bande transversale de couleur blanche, ayant une largeur minimale de 1,2m et s'étendant sur toute la largeur de la piste indique l'emplacement du seuil de piste.

Le marquage de seuil de piste doit être établi symétriquement par rapport à l'axe de piste.

S'il est fait usage d'un seuil décalé, des marques approuvées par la DGTA doivent au préalable être apposées.

5.4.6 Marques d'axe de piste

Des marques d'axe de piste sont disposées le long de l'axe de la piste. Ces marques sont constituées par une ligne de traits de couleur blanche uniformément espacés. Les dimensions des traits seront au moins les suivantes:

- longueur: 3m

- largeur: 1m

Le premier trait est disposé à 25m du seuil et l'intervalle entre les traits successifs est d'au moins 50m et au maximum 75m.

Les marques d'axe de piste peuvent être remplacées par des marques de bord de piste.

5.4.7 Marques de bord de piste

Des marques latérales de bord de piste sont disposées entre les deux seuils de part et d'autre de la piste lorsque le contraste entre la piste et le terrain environnant n'est pas suffisant. Ils comportent des lignes ininterrompues d'une largeur d'au moins 30cm ou d'autres types de marques préalablement approuvés (par écrit) par la DGTA.

5.4.8 Marques axiales de voie de cir-

Op verharde rijbanen wordt de as aangegeven met een ononderbroken lijn van gele kleur en een breedte van minstens 15cm.

5.4.9 Visuele naderingshoek-aanwijzers (Visual approach slope indicator)

5.4.9.1 Behalve als een veiligheidsstudie aangeeft dat het ontbreken ervan de veiligheid van de uitbating van het vliegveld niet in het gedrang brengt, zal een PAPI of APAPI geïnstalleerd worden als het codecijfer van de startbaan 1 of 2 is, ongeacht of de baan met andere visuele of niet-visuele naderingshulpmiddelen is uitgerust, en als één of meerdere van de volgende omstandigheden zich voordoen:

- a) de baan wordt gebruikt door vliegtuigen met turboreactoren (jet aircraft) of door andere vliegtuigen die een gelijksoortige geleiding tijdens de nadering vereisen;
- b) de piloot van eender welk vliegtuig loopt het gevaar moeilijkheden te ondervinden om zijn nadering te beoordelen om één van de volgende redenen:
 - onvoldoende visuele geleiding, bvb. tijdens een nadering overdag boven een wateroppervlak of een terrein dat geen merktekens heeft, of bij nacht, ingevolge onvoldoende niet luchtvaartgebonden lichtbronnen in het naderingsgebied;
 - optisch bedrog te wijten aan bvb. de configuratie van het omliggend terrein of van de helling van de baan;
- c) in het naderingsgebied zijn er voorwerpen die een ernstig gevaar kunnen betekenen wanneer een vliegtuig beneden de normale dalingsas zou zakken, vooral wanneer er geen niet-visuele of andere visuele hulpmiddelen zijn om deze voorwerpen te signaleren;
- d) de fysische karakteristieken van het terrein vormen aan het ene of het andere uiteinde van de baan een ernstig gevaar in geval een vliegtuig te vroeg zou landen of de startbaan zou overschrijden;
- e) de topografie of de overheersende meteorologische omstandigheden zijn zo dat het vliegtuig tijdens de nadering aan ongewone turbulenties kan onderworpen

culatation

Sur les voies de circulation en dur, l'axe est marqué d'une ligne ininterrompue de couleur jaune et d'une largeur d'au moins 15cm.

5.4.9 Indicateurs visuels de pente d'approche (Visual approach slope indicator)

5.4.9.1 Sauf si une étude aéronautique indique que son absence ne compromettra pas la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome, un PAPI ou un APAPI sera installé lorsque le chiffre de code de la piste est 1 ou 2, que la piste soit ou non dotée d'autres aides visuelles ou d'aides non visuelles d'approche et lorsqu'une ou plusieurs des conditions ci-après existent:

- a) la piste est utilisée par des avions à turbo-réacteurs (jet aircraft) ou autres avions qui exigent un guidage analogue dans l'approche;
- b) le pilote d'un avion quelconque risque d'éprouver des difficultés pour évaluer son approche pour l'une des raisons suivantes:
 - le guidage visuel insuffisant, par exemple au cours d'une approche de jour au-dessus d'un plan d'eau ou d'un terrain dépourvu de repères ou pendant la nuit par suite de l'insuffisance de sources lumineuses non aéronautiques dans l'aire d'approche;
 - illusions d'optique dues par exemple à la configuration du terrain environnant ou à la pente de la piste;
- c) il existe dans l'aire d'approche des objets qui peuvent constituer un danger grave si un avion descend au-dessous de l'axe normal de descente, surtout s'il n'y a pas d'aides non visuelles ou d'autres aides visuelles pour signaler ces objets;
- d) les caractéristiques physiques du terrain à l'une ou l'autre des extrémités de la piste présentent un danger grave en cas de prise de terrain trop courte ou trop longue;
- e) la topographie ou les conditions météorologiques dominantes sont telles que l'avion risque d'être soumis à une turbulence anormale pendant l'approche.

worden.

5.4.9.2 De hierboven vermelde PAPI of APAPI en hun plaatsing moeten voldoen aan de bepalingen opgenomen in hoofdstuk 5 van bijlage 14.

5.4.10 Lichtbebakening

Een vliegveld dat 's nachts gebruikt wordt, moet uitgerust zijn met:

- boordverlichting van de baan;
- drempelverlichting van de baan;
- verlichting van het baanuiteinde.

De onder paragraaf 5.4.10 beschreven verlichting moet voldoen aan de bepalingen opgenomen in hoofdstuk 5 van Annex 14.

5.5 Toegankelijkheid van het vliegveld

Passende inrichtingen dienen te verhinderen dat personen zich ongewild op het bewegingsterrein zouden begeven. Daartoe kan het nodig zijn om het vliegveld geheel of gedeeltelijk met een omheining af te sluiten.

5.6 Baancontrolepost

Op of in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld zal een baancontrolepost ingericht worden en aangeduid worden met het sein vermeld in het KB Seinen van 23.11.2000.

Het verdient aanbevelen dat het in punt 5.7.1 genoemde telefoontoestel in de controlepost geplaatst is.

Volgende documenten moeten ter beschikking staan van de vliegveldoverste en de piloten:

- a) de AIP België en Luxemburg, bijgewerkt volgens het laatst verschenen amendement (papieren versie of CD-rom);
- b) een dagelijkse samenvatting van de in voege zijnde NOTAMs;
- c) de laatste editie van de NGI luchtvaartkaart 1/250 000 "Low Air-Belgium";
- d) het vluchtregister afgeleverd door het DGLV of een door het DGLV goedgekeurde elektronische versie;
- e) het vliegveldhandboek bedoeld in punt 3.2.1 i).

5.4.9.2 Les PAPI ou APAPI mentionnés ci-dessus ainsi que leur installation doivent satisfaire aux dispositions reprises au chapitre 5 de l'annexe 14.

5.4.10 Balisage lumineux

Un aérodrome utilisé la nuit doit être équipé des feux suivants:

- feux de bord de piste;
- feux de seuil de piste;
- feux d'extrémité de piste.

Le balisage décrit au paragraphe 5.4.10 doit satisfaire aux dispositions reprises au chapitre 5 de l'Annexe 14.

5.5 Accessibilité de l'aérodrome

Des dispositifs adéquats doivent empêcher que des personnes ne se rendent involontairement sur l'aire de mouvement. A cet effet, il peut être nécessaire de clôturer l'aérodrome en totalité ou en partie.

5.6 Bureau de piste

Un bureau de piste sera établi sur ou à proximité immédiate de l'aérodrome et sera signalé avec le signal visuel mentionné dans l'AR Signaux du 23.11.2000.

Il est recommandé que le poste téléphonique mentionné au point 5.7.1 soit placé dans le bureau de piste.

Les documents suivants seront mis à la disposition du commandant d'aérodrome et des pilotes:

- a) l'AIP Belgique et Luxembourg mis à jour suivant le dernier amendement paru (version papier ou CD-ROM);
- b) un récapitulatif journalier des NOTAMs en vigueur;
- c) la dernière édition de la carte aéronautique IGN 1/250.000 "Low Air – Belgium";
- d) le registre des vols délivré par la DGTA ou une version électronique approuvée par la DGTA;
- e) le manuel d'aérodrome mentionné au point 3.2.1 i).

5.7 Telecommunicatieverbindingen

5.7.1 Telefoon

Elk vliegveld van klasse I en II zal ten minste over één op het nationale net aangesloten telefoontoestel of GSM-toestel beschikken.

5.7.2 Radio

Op aanvraag van de uitbater kan de vergunning gegeven worden om een luchtvaartstation uit te baten op het vliegveld. De gebruikte uitrusting zal moeten beantwoorden aan de I.T.U. en de ICAO-normen, en moet goedgekeurd worden door het Belgische instituut voor postdiensten en telecommunicaties (BIPT).

Het gebruik als luchtvaartstation van een radio-communicatiestation, dat geïnstalleerd is aan boord van een luchtvaartuig (luchtvaartuigstation), is niet toegelaten.

5.8 Interventiemiddelen bij ongeval of brand van een luchtvaartuig

Een vliegveld, behalve deze uitsluitend gebruikt voor zweefvliegtuigen die met een lier opgetrokken worden, moet uitgerust zijn met voldoende en doeltreffende, onmiddellijk op het terrein inzetbare brandbestrijdingsmiddelen overeenkomstig de intensiteit en aard van het gebruik van het terrein en van de er actieve luchtvaartuigen.

De hoeveelheid brandbestrijdingsmiddelen wordt verdeeld over een oordeelkundig gekozen aantal brandblusapparaten.

Zonder dat dit automatisch voldoende geacht wordt, moet het vliegveld minstens uitgerust zijn met de volgende hoeveelheden brandbestrijdingsmiddelen:

a) indien de lengte van de vliegtuigen kleiner is dan 12m: minimum 50kg snelbluspoe-der en minimum 5kg CO₂;

b) indien de lengte van de vliegtuigen 12m of meer bedraagt of wanneer er bewegingen zijn van vliegtuigen met turbinemotor(en): minimum 150kg snelbluspoe-der en minimum 10kg CO₂ en een voertuig waarmee deze midde-len kunnen verplaatst worden.

Opmerking: indien er AOC vluchten plaatsvin-den op het vliegveld, moeten de interventiemi-delen conform de categorie vermeld in de AOC aanwezig zijn.

5.7 Réseaux de télécommunication

5.7.1 Téléphone

Tout aérodrome de classe I et II disposera au moins d'un poste téléphonique relié au réseau national ou d'un GSM.

5.7.2 Radio

Sur demande de l'exploitant, l'autorisation d'exploiter une station aéronautique à l'aérodrome peut être accordée. L'équipement utilisé devra répondre aux normes de l'U.I.T., de l'OACI, et être approuvé par l'Institut belge des postes et télécommunications (IBPT).

L'utilisation d'une station aéronautique installée à bord d'un aéronef (station d'aéronef) comme station aéronautique n'est pas autorisée.

5.8 Moyens d'intervention en cas d'accident ou d'incendie d'un aéro-nef

Un aérodrome, à l'exception de ceux exclusive-ment utilisés pour des planeurs remorqués au moyen d'un treuil, sera équipé des moyens de lutte contre l'incendie adéquats et suffisants, immédiatement disponibles sur le terrain et correspondant avec l'intensité et la nature de l'utilisation du terrain et aux aéronefs qui y opèrent.

La quantité de moyens de lutte contre l'incendie est répartie en un nombre d'extincteurs détermi-né de manière judicieuse.

Sans que cela soit automatiquement considéré comme suffisant, au moins les quantités suivan-tes de moyens de lutte contre l'incendie doivent être présentes à l'aérodrome :

a) si la longueur des avions est infé-rieure à 12m: minimum 50 kg de poudre et minimum 5kg de CO₂;

b) si la longueur des avions est de 12m et plus ou s'il y a des mouvements d'avions équipés d'un ou de plusieurs moteurs à turbine: minimum 150 kg de poudre et minimum 10kg de CO₂ et un véhicule capable de transporter ces moyens.

Remarque: si des vols nécessitant un AOC sont opérés sur l'aérodrome, les moyens de lutte contre l'incendie conformes à la catégorie re-prise sur l'AOC seront présents.

6. Uitbatingsregels:

6.1 *Verplichtingen van de uitbater*

6.1.1 Indien de uitbater een rechtspersoon is, moet de voorzitter van de vereniging of de vennootschap het DGLV in kennis stellen van elke wijziging aan de statuten of van de samenstelling van de raad van beheer.

6.1.2 De uitbater is verantwoordelijk voor de veiligheid, het onderhoud en de goede orde op zijn vliegveld. Hij zal daartoe alle schikkingen treffen en middelen en personen ter beschikking stellen zoals bedoeld in het vliegveldhandboek vermeld onder punt 3.2.1 i).

6.1.3 De uitbater is gehouden om, in geval de technische voorwaarden betreffende de vliegvelden niet langer gerespecteerd zouden worden, het DGLV daarvan zonder uitstel in kennis te stellen. Wanneer het feit dat tot deze mededeling aanleiding heeft gegeven, opgehouden heeft te bestaan, zal de uitbater eveneens het DGLV verwittigen.

6.1.4 De uitbater legt aan de directeur-generaal de kandidatuur voor van elke kandidaat vliegveldoverste en van elke plaatsvervangend vliegveldoverste. Daartoe deelt hij de naam en het adres mee van de betrokkene en maakt hij de documenten over die aantonen dat de kandidaat voldoet aan de bepalingen van punt 6.3.1 en 6.3.3. Hij brengt het DGLV eveneens op de hoogte van elke wijziging van aanstelling.

6.1.5 De uitbater zorgt ervoor dat de vliegveldoverste, zijn plaatsvervangers of een gemachtigd persoon de brandbestrijdingsmiddelen op een adequate manier kunnen bedienen.

6.1.6 De uitbater stuurt elke kandidaat vliegveldoverste of plaatsvervangend vliegveldoverste naar het in punt 6.3.4 bedoelde onderhoud teneinde zijn geschiktheid na te gaan.

6.1.7 Nadat hun kandidatuur door de directeur-generaal van het DGLV is aanvaard, stelt de uitbater een vliegveldoverste en eventueel één of meer plaatsvervangers aan die onder zijn verantwoordelijkheid belast zijn met het toezicht op het veilig verloop van de luchtvaartactiviteiten op en rondom het vliegveld.

6.1.8 De uitbater beëindigt de aanstelling van een vliegveldoverste of plaatsvervangend vliegveldoverste na afzegging van betrokkenen of na een gemotiveerde beslissing van de

6. Règles d'exploitation:

6.1 *Obligations de l'exploitant*

6.1.1 Si l'exploitant est une personne morale, le président de l'association ou de la société avisera la DGTA de tout changement apporté aux statuts ou à la composition du conseil d'administration.

6.1.2 L'exploitant est responsable de la sécurité, de l'entretien et du bon ordre sur son aérodrome. A cet effet, il prendra toutes les mesures utiles et mettra à disposition les moyens et personnes visés dans le manuel de l'aérodrome mentionné au point 3.2.1 i).

6.1.3 L'exploitant est tenu au cas où les conditions techniques relatives aux aérodromes ne seraient plus respectées, d'en aviser sans délai la DGTA. Lorsque le fait qui a donné lieu à une telle communication a cessé d'exister, l'exploitant avertit de même la DGTA.

6.1.4 L'exploitant soumet au directeur général la candidature de chaque candidat commandant d'aérodrome ou de chaque suppléant.

A cet effet, il communique le nom et l'adresse des personnes concernées et transmet les documents qui prouvent que le candidat satisfait aux dispositions des points 6.3.1 et 6.3.3. Il informe également la DGTA de tout changement de désignation.

6.1.5 L'exploitant veille à ce que le commandant, ses suppléants ou une personne habilitée soient capables d'utiliser adéquatement les moyens de lutte contre l'incendie.

6.1.6 L'exploitant envoie chaque candidat commandant d'aérodrome ou suppléant à l'entretien mentionné au point 6.3.4, afin de vérifier son aptitude.

6.1.7 Après que le Directeur général de la DGTA ait accepté leur candidature, l'exploitant désigne un commandant d'aérodrome ainsi qu'un ou plusieurs suppléants chargés d'exercer sous sa responsabilité le contrôle de la sécurité des activités aériennes sur l'aérodrome et ses alentours.

6.1.8 L'exploitant met fin à la désignation d'un commandant d'aérodrome ou d'un suppléant soit après le désistement de ceux-ci, soit après une décision motivée du directeur

directeur-generaal. De uitbater is gehouden het DGLV – Directie Luchtruim en Luchthavens hiervan schriftelijk op de hoogte te brengen.

6.1.9 De uitbater ziet toe op de bestendige aanwezigheid op het vliegveld van de vliegveldoverste, zijn plaatsvervanger of van een door hem gemachtigd persoon vanaf de opening tot de sluiting van het vliegveld.

De opening en sluiting van een vliegveld moet steeds gebeuren door de vliegveldoverste of door zijn plaatsvervanger.

6.1.10 De uitbater brengt het gebruiksreglement van het vliegveld alsook de operationele beperkingen vastgelegd in punt 6.2 ter kennis van elke gebruiker en houdt het voor raadpleging beschikbaar in de baancontrolepost.

6.1.11 De uitbater stelt een vluchtregister ter beschikking voor het bijhouden van alle bewegingen op het vliegveld. Het vluchtregister moet voldoen aan de bepalingen opgenomen in punt 6.5.

6.1.12 De uitbater is gehouden in te tekenen voor een jaarlijks te hernieuwen abonnement op de AIP België & Luxemburg.

Bovendien ziet hij er op toe dat de in de AIP gepubliceerde gegevens over zijn vliegveld correct zijn en legt, indien nodig, verbeteringsvoorstellen voor aan het DGLV.

6.1.13 De uitbater van een vliegveld is gehouden een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten tot dekking van lichamelijke en materiële schade aan derden ten gevolge van een schadegeval overeenkomstig de intensiteit van de activiteiten op het vliegveld en de gebruikte luchtvaartuigen.

Zonder dat dit automatisch voldoende geacht wordt, moet het verzekerde bedrag minimum:

6.1.13 a) 2.500.000€ bedragen voor vliegvelden van klasse 1

6.1.13 b) 1.250.000€ bedragen voor vliegvelden van klasse 2

De uitbater moet op elk ogenblik een afschrift van het lopende geldigheidsattest kunnen voorleggen

6.1.14 De uitbater verleent de vrije toegang tot het vliegveld en zijn bijhorigheden aan de ambtenaren van het DGLV, bij de uitoefening van hun functies.

Er zullen geen landingsvergoedingen geheven worden ten laste van de luchtvaartuigen die gebruikt worden door het DGLV voor het uitvoeren van haar zendingen.

général. L'exploitant est tenu d'en avertir par écrit la DGTA – Direction Espace aérien et aéroports.

6.1.9 L'exploitant veille à la présence permanente sur l'aérodrome du commandant d'aérodrome, de son suppléant ou de son délégué depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de l'aérodrome.

L'ouverture et la fermeture d'un aérodrome doivent toujours être effectuées par le commandant d'aérodrome ou son suppléant.

6.1.10 L'exploitant porte à la connaissance de chaque utilisateur le règlement d'utilisation de l'aérodrome ainsi que les limitations opérationnelles mentionnées au point 6.2 et le tient à disposition pour consultation dans le bureau de piste.

6.1.11 L'exploitant met à disposition un registre de vol pour y renseigner tous les mouvements sur l'aérodrome. Le registre de vol doit être conforme aux dispositions reprises au point 6.5.

6.1.12 L'exploitant est tenu de souscrire et de renouveler annuellement un abonnement à l'AIP Belgique & Luxembourg.

De plus, il veille à l'exactitude des informations publiées relatives à son aérodrome et présente, si besoin est, les propositions de correction à la DGTA.

6.1.13 L'exploitant d'un aérodrome est tenu de souscrire une assurance en responsabilité civile couvrant adéquatement les dommages corporels et matériels aux tiers lors d'un sinistre, cela en fonction de l'intensité des activités sur l'aérodrome et des aéronefs utilisés. Sans que cela soit considéré automatiquement comme suffisant, le montant minimum couvert sera:

6.1.13 a) 2.500.000€ pour les aérodromes de classe 1

6.1.13 b) 1.250.000€ pour les aérodromes de classe 2

L'exploitant doit pouvoir produire, à tout moment, une copie de l'attestation d'assurance en cours de validité.

6.1.14 L'exploitant accorde aux agents de la DGTA dans l'exercice de leurs fonctions, le libre accès à l'aérodrome et à ses dépendances. Il ne sera pas exigé de charges d'atterrissage pour les aéronefs utilisés par la DGTA dans l'accomplissement de ses missions

6.1.15 De uitbater van het vliegveld ziet erop toe dat:

6.1.15.1 het personeel dat door hem gemachtigd is het luchtvaartstation te bedienen, houder is van een geldig beperkt certificaat van radiotelefonist van een luchtvaartuigstation;

6.1.15.2 het station slechts gebruikt wordt voor de uitwisseling van boodschappen die betrekking hebben op luchtvaartinformatie, met uitsluiting van elke boodschap die enig verband heeft met de controle van het luchtverkeer;

6.1.15.3 de verspreiding van luchtvaartinformatie gebeurt door gebruik te maken van de standaardfraseologie en van de procedures die van toepassing zijn op de luchtvaarradiotelefonie (zie ook KB Kennis van de Engelse taal voor piloten en ATCO van 30 juni 2008).

6.1.16 Tijdens de openingsuren van het vliegveld zal een telefonische wachtpost verzekerd zijn op het vliegveld.

6.1.17 Binnen de maand nadat de uitbater het DGLV heeft meegedeeld dat hij definitief een einde wenst te stellen aan de uitbating van het vliegveld, zal de uitbater de visuele navigatiehulpmiddelen verwijderen en het DGLV hiervan op de hoogte stellen.

6.1.18 De uitbater is verantwoordelijk voor het bijwerken van de gegevens en documenten vermeld in paragraaf 3.2.1. Alle wijzigingen aan het vliegveldhandboek (3.2.1.i) moeten bovendien voorafgaandelijk ter aanvaarding voorgelegd worden aan het DGLV.

6.2 *Operationele beperkingen*

6.2.1 Het vliegveld mag slechts geopend worden indien de in het vliegveldhandboek vermelde minima aanwezig zijn.

6.2.2 Geen enkele demonstratie van valschermspringen zal op een vliegveld ondernomen worden zonder de machtiging van het DGLV. In geen enkel geval kan het gedeelte van het bewegingsterrein van een vliegveld dat gebruikt wordt voor de valschermsprongen, noch de vliegverkeerskring van het vliegveld gebruikt worden door vliegtuigen terwijl de valschermsprongen aan de gang zijn.

6.1.15 L'exploitant de l'aérodrome veille à ce que:

6.1.15.1 le personnel autorisé par lui à desservir la station aéronautique soit détenteur du certificat restreint de radiotéléphoniste de station d'aéronef;

6.1.15.2 la station ne soit utilisée que pour l'échange de messages relatifs à l'information aéronautique, à l'exclusion de tout message ayant un rapport quelconque avec le contrôle de la circulation aérienne;

6.1.15.3 la diffusion des messages d'information s'effectue en utilisant la phraséologie standard et les procédures applicables à la radiotéléphonie aéronautique (voir aussi AR Connaissance de la langue anglaise pour pilotes et ATCO du 30 juin 2008).

6.1.16 Pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome, une permanence téléphonique sera assurée à l'aérodrome.

6.1.17 Endéans le mois où l'exploitant a communiqué à la DGTA son intention de mettre définitivement fin à l'exploitation de l'aérodrome, il enlèvera les aides visuelles à la navigation et en informera la DGTA.

6.1.18 L'exploitant est responsable de la mise à jour des données et des documents mentionnés au paragraphe 3.2.1. En outre, toutes les modifications apportées au manuel d'aérodrome (3.2.1.i) doivent au préalable être soumises à l'acceptation de la DGTA.

6.2 *Limitations opérationnelles*

6.2.1 L'aérodrome ne peut être ouvert que pour autant que les minima mentionnés dans le manuel d'aérodrome soient présents.

6.2.2 Aucune démonstration de sauts en parachute ne sera entreprise sur un aérodrome sans l'autorisation de la DGTA. La partie de l'aire de mouvement d'un aérodrome employé pour les sauts en parachute et le circuit de l'aérodrome ne peuvent en aucun cas être utilisés par des aéronefs lorsque des sauts en parachute sont en cours.

6.2.3 Enkel voertuigen die uitdrukkelijk gemachtigd zijn door de vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger mogen zich op het bewegingsterrein begeven wanneer dit laatste geopend is voor het luchtverkeer.

6.3 Vliegveldoverste

6.3.1 Om aanvaard te worden als kandidaat vliegveldoverste of als kandidaat plaatsvervanger, dienen de betrokkenen aan volgende voorwaarden te voldoen:

a) minstens houder zijn of houder geweest zijn van een vergunning van privaat piloot afgeleverd door een Lidstaat van de Europese Unie;

b) als gezagvoerder minimum 100 uren gevlogen hebben;

c) voor vliegvelden waar regelmatig zweefvliegtuigen met een lier opgetrokken worden minstens een ervaring van 25 lierstarts aantonen;

d) in het bezit zijn van een beperkt getuigschrift van radiotelefonist van luchtvaartstation afgeleverd volgens de voorwaarden opgelegd door het DGLV indien het vliegveld beschikt over een erkend luchtvaartstation;

e) geen blijk gegeven hebben van een gebrek aan verantwoordelijkheidsof omtrent luchtvaart noch overtredingen of inbreuken op de luchtvaartreglementering hebben gepleegd tijdens de laatste vijf jaar.

6.3.2 Voor kandidaten vliegveldoversten of plaatsvervangers voor vliegvelden waar uitsluitend zweefvliegactiviteiten plaatsvinden en uitsluitend zweefvliegtuigen met een lier opgetrokken worden, volstaat in afwijking van punt 6.3.1c het in bezit zijn van een vergunning voor zweefpilot afgeleverd in een Lidstaat van de Europese Unie.

6.3.3 De punten 6.3.1 a), b) en c) zijn niet van toepassing op kandidaten plaatsvervangend vliegveldoverste.

6.3.4 In een onderhoud met een vertegenwoordiger van het DGLV moet de kandidaat aantonen dat hij een voldoende kennis heeft over:

- de inhoud van deze circulaire;
- de inhoud van de circulaire CIR/ACCID-01, laatste uitgave;
- de specifieke kenmerken en eigenheden van het vliegveld waar hij zijn opdracht

6.2.3 Seuls les véhicules expressément autorisés par le commandant d'aérodrome ou son suppléant peuvent circuler sur l'aire de mouvement de l'aérodrome lorsque celui-ci est ouvert au trafic aérien.

6.3 Commandant d'aérodrome

6.3.1 Pour être accepté comme candidat commandant d'aérodrome ou comme candidat suppléant, les intéressés doivent satisfaire aux conditions suivantes:

a) au minimum être ou avoir été titulaire d'une licence de pilote privé délivrée par un Etat membre de l'Union Européenne;

b) avoir au minimum 100h de vol comme pilote commandant de bord;

c) pour les aérodromes où des planeurs sont régulièrement remorqués au moyen d'un treuil, démontrer une expérience d'au moins 25 décollages en planeur remorqué au moyen d'un treuil;

d) être en possession d'un certificat restreint de radiotéléphoniste de station d'aéronefs délivré suivant les conditions imposées par la DGTA dans le cas où l'aérodrome dispose d'une station aéronautique agréée;

e) ne pas avoir fait preuve d'un manque de sens des responsabilités en aéronautique ni avoir commis d'infractions au regard de la réglementation aéronautique, au cours des cinq dernières années.

6.3.2 Pour les candidats commandants d'aérodrome ou suppléants dans des aérodromes où seules des activités de vols à voile ont lieu et où le remorquage est uniquement effectué par treuil, il suffit par dérogation au point 6.3.1c d'être détenteur d'une licence de pilote de planeur délivrée dans un Etat Membre de l'Union Européenne.

6.3.3 Les points 6.3.1 a), b) et c), ne sont pas d'application pour les candidats commandants d'aérodrome suppléants.

6.3.4 Au cours d'un entretien avec un représentant de la DGTA, le candidat doit prouver qu'il a une connaissance suffisante:

- du contenu de la présente circulaire;
- du contenu de la circulaire CIR/ACCID-01, dernière édition;
- des caractéristiques de l'aérodrome où il désire exercer la fonction;

wenst uit te voeren;

- de inhoud van het vliegveldhandboek;
- de vliegverkeersregelen;
- indien van toepassing, de vliegverkeersregelen van de ULM (KB ULM/DPM van 25 mei 1999) en indien nodig de vliegverkeersregels van helikopters en van de reglementering aangaande parachutisme;
- het luchtruim rond het vliegveld;
- het praktisch gebruik van de AIP België-Luxemburg;
- maatregelen te nemen bij een ongeval waarbij een luchtvaartuig betrokken is.

6.4 Verantwoordelijkheden van de vliegveldoverste

6.4.1 De vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger opent en sluit het vliegveld.

6.4.2 De vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger:

a) evalueert de weersomstandigheden en verzekert er zich van dat ze op elk ogenblik overeenstemmen met de voor de geplande vluchten vereiste minima, inspecteert het bewegingssterrein vóór de opening van het vliegveld, duidt de te gebruiken baan aan en waakt over de correcte plaatsing van de T in het seingebied. Hij verzekert zich ervan dat de delen van het bewegingssterrein die onbruikbaar geworden zouden zijn voor de manoeuvres van de luchtvaartuigen gesignaleerd worden door middel van de geschikte seinen;

b) is gehouden elke inbreuk op de luchtvaartwetgeving en -reglementering, evenals elk incident en elk ongeval dat voorkomt op het vliegveld op te tekenen en zonder uitstel mee te delen aan het DGLV, volgens de bepalingen vastgelegd in circulaire CIR/ACCID-01, laatste uitgave;

c) moet erover waken dat de piloten die gebruik maken van het vliegveld perfect op de hoogte gebracht worden van de exploitatievoorwaarden en de bijzondere instructies op het vliegveld;

d) werkt zelf het vluchtregister bij of laat het bijwerken;

e) informeert elke betrokkene over de verplichting de operationele beperkingen, zoals bedoeld in punt 6.2, te eerbiedigen;

f) ziet er op toe dat de voertuigen die op het bewegingssterrein rijden als het vliegveld

- du contenu du manuel d'aérodrome;
- des Règles de l'air;
- si d'application, des règles de circulation des ULM (AR ULM/DPM du 25 mai 1999) et le cas échéant les règles de vol concernant les hélicoptères et la réglementation concernant les activités de parachutisme;
- de l'espace aérien voisin de l'aérodrome ;
- de l'utilisation pratique de l'AIP Belgique-Luxembourg;
- des dispositions à prendre en cas d'accident impliquant un aéronef.

6.4 Responsabilités du commandant d'aérodrome

6.4.1 Le commandant d'aérodrome ou son suppléant ouvre et ferme l'aérodrome.

6.4.2 Le commandant d'aérodrome ou son suppléant:

a) évalue les conditions météorologiques et s'assure qu'elles répondent à tout moment aux minima requis pour les vols envisagés, inspecte l'aire de mouvement avant l'ouverture de l'aérodrome, désigne la piste en usage et veille à la position correcte du T dans l'aire à signaux. Il s'assure que les parties de l'aire de mouvement qui seraient rendues impraticables aux manoeuvres des aéronefs soient signalées au moyen des signaux appropriés;

b) est tenu de consigner et de communiquer sans délai à la DGTA toute infraction à la législation et la réglementation aéronautique, ainsi que tout incident ou tout accident survenu à l'aérodrome selon les dispositions reprises dans la circulaire CIR/ACCID-01, dernière édition;

c) doit veiller à ce que les pilotes qui utilisent l'aérodrome soient parfaitement mis au courant des conditions d'exploitation et des consignes particulières à l'aérodrome;

d) tient ou fait tenir à jour le registre des vols;

e) informe toutes les personnes concernées de l'obligation de respect des limitations opérationnelles telles que mentionnées au point 6.2;

f) veille à ce que les véhicules qui circulent sur l'aire de manoeuvre lorsque

geopend is, geen gevaar kunnen veroorzaken voor het luchtverkeer.

6.4.3 De vliegveldoverste of zijn vervanger kan zijn taken vermeld onder punten 6.4.2 c, d, e en f, met uitzondering van het openen en sluiten van het vliegveld, overdragen aan een gemachtigde persoon.

Het delegeren gebeurt op de volgende manier: Bij de overname van de functies van een vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger door de gemachtigde persoon, ondertekent deze op een nieuwe regel in het vluchtre-register: “diensten overgenomen door (naam en adres), op (datum) om (lokale tijd) die hierbij verklaart op de hoogte te zijn van de vliegverkeersregels, het vliegveldhandboek en van de specifieke uitbatingsvoorwaarden opgelegd in de machtiging van aanleg van het vliegveld”

6.5 Bijhouden van het vluchtre-register

6.5.1 De volledige identiteit van de vliegveldoverste, evenals die van zijn plaatsvervangers, worden aangebracht op een duidelijk zichtbare en goed leesbare plaats, in de nabijheid van het vluchtre-register. Elke beweging van een luchtvaartuig (het opstijgen of landen) wordt genotuleerd in het vluchtre-register. Het vluchtre-register wordt manueel of elektronisch bijgehouden. Het moet gedurende een periode van ten minste vijf jaar worden bewaard in de lokalen van het vliegveld en gedurende deze periode ter beschikking gehouden worden van de ambtenaren van het DGLV.

6.5.2 Het vluchtre-register uitgegeven door DGLV is verplicht. Het papieren vluchtre-register bestaat uit een aantal genummerde bladen, gebundeld in een gekartonneerd schrift of map. Het is verboden er overschrijvingen of doorhalingen in aan te brengen.

6.5.2.1 Elk blad is ingedeeld in kolommen met bovenaan de volgende titels:

- 1) datum;
- 2) inschrijvingskenteken van het luchtvaartuig;
- 3) type van het toestel;
- 4) uur van opstijgen (lokale tijd);
- 5) uur van landing (lokale tijd);
- 6) herkomst (plaats van de laatste tussenlanding): in te vullen wanneer het luchtvaartuig afkomstig is van een ander vliegveld. Men kan de ICAO-code of de naam van het vliegveld van herkomst gebruiken;
- 7) bestemming: in te vullen wanneer het luchtvaartuig zich begeeft naar een ander vliegveld. Men kan de ICAO-code of de

l'aérodrome est ouvert, ne causent aucun danger pour la circulation aérienne.

6.4.3 Le commandant d'aérodrome ou son suppléant peut confier ses tâches mentionnées aux points 6.4.2.c, d, e et f à une personne déléguée, à l'exception de l'ouverture et de la fermeture de l'aérodrome.

La délégation se déroule de manière suivante: Lors du transfert des fonctions d'un commandant d'aérodrome ou de son suppléant à la personne déléguée, cette dernière signe sur une nouvelle ligne du registre de vol « prise de service par (nom et adresse), le (date) à (heure locale), qui déclare par la présente connaître les Règles de l'air, le manuel d'aérodrome et les conditions spécifiques d'exploitation mentionnées dans l'autorisation d'établissement de l'aérodrome ”.

6.5 Tenue du registre des vols

6.5.1 L'identité complète du commandant d'aérodrome, ainsi que de tous ses suppléants, sera affichée à un endroit bien visible et lisible à proximité du registre des vols. Chaque mouvement d'aéronef (décollage ou atterrissage) donne lieu à une inscription au registre des vols. Ce dernier peut être du type manuel ou électronique. Le registre des vols doit être conservé pendant au moins cinq ans dans les locaux de l'aérodrome; pendant cette période, il est à la disposition des agents de la DGTA.

6.5.2 Le registre des vols DGTA est obligatoire. Le registre des vols sous format papier est constitué d'un nombre de pages numérotées, rassemblées dans un cahier ou classeur. Il est interdit d'y apporter des surcharges ou de barrer des inscriptions.

6.5.2.1 Chaque page est partagée en colonnes intitulées comme suit :

- 1) date;
- 2) marque d'immatriculation de l'aéronef;
- 3) type d'appareil;
- 4) heure de décollage (heure locale);
- 5) heure d'atterrissage (heure locale);
- 6) provenance (lieu de la dernière escale): à compléter lorsque l'aéronef provient d'un autre aérodrome. On peut indiquer le code OACI ou le nom de l'aérodrome de provenance;
- 7) destination: à compléter lorsque l'aéronef se dirige vers un autre aérodrome. On peut indiquer le code OACI ou le nom de

- naam van het vliegveld van bestemming gebruiken;
- 8) aard van de vlucht: naar gelang het geval "lokaal of navigatie";
 - 9) aantal personen aan boord (de gezagvoerder inbegrepen);
 - 10) naam van de gezagvoerder;
 - 11) opmerkingen: vermelding van "scholing" als het om een lesvlucht gaat, "handel" als het om een handelsvlucht gaat (en van alle relevante opmerkingen aangaande de vlucht); niet uitgevoerde vluchten die reeds ingeschreven waren zullen geannuleerd worden door in dit vak, in hoofdletters, "GEANNULEERD" te schrijven.

6.5.2.2 Bij de opening en sluiting van het vliegveld ondertekent de vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger in functie het vluchtregister met de melding: vliegveld open (gesloten) op (datum) om (lokale tijd).

In geval van wisseling van vliegveldoverste of zijn vervanger terwijl het vliegveld open is, ondertekent de nieuwe vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger het vluchtregister bij het overnemen van de dienst met de melding: dienst overgenomen op (datum) om (lokale tijd).

6.5.3 Elektronisch vluchtregister

6.5.3.1 Alvorens een elektronisch vluchtregister te gebruiken moet daarvoor aan de directeur-generaal een aanvraag gericht worden samen met een omstandig bundel dat aantoonst dat het systeem even betrouwbaar is als een manueel vluchtregister.

6.5.3.2 Het elektronisch bijgehouden vluchtregister zal dezelfde gegevens bevatten als het manueel bijgehouden vluchtregister. Het systeem moet onmiddellijk een volledige lijst van de bewegingen van luchtvaartuigen op het vliegveld kunnen samenstellen en afdrukken.

6.5.3.3 Op vraag van een ambtenaar van het DGLV zal een kopie van het gehele vluchtregister, een deel ervan of de hiervoor bedoelde lijst, op papier of op een door het DGLV aanvaarde informaticadrager overgemaakt.

6.5.3.4 De vliegveldoverste en zijn plaatsvervangers zullen elk beschikken over een verschillende elektronische "sleutel" (password). Bij de opening en sluiting van het vliegveld zal de vliegveldoverste in functie het vluchtregister aanvullen met de vermelding: vliegveld open (gesloten) op "datum" om "lokale tijd" door "naam vliegveldoverste".

In geval van wisseling van vliegveldoverste of zijn vervanger terwijl het vliegveld open is, zal

l'aérodrome de destination;

- 8) nature du vol: indiquer suivant le cas "local" ou "navigation";
- 9) nombre de personnes à bord (y compris le commandant de bord);
- 10) nom du commandant de bord;
- 11) remarques: s'il s'agit d'un vol d'apprentissage ou d'un vol d'exploitation commerciale, on inscrit la mention "écolage" ou "commercial" (toute information pertinente concernant le vol sera également mentionnée); un vol déjà inscrit, qui n'a pas eu lieu, sera annulé en inscrivant dans cette case "ANNULE" en lettres capitales.

6.5.2.2 Lors de l'ouverture et de la fermeture de l'aérodrome, le commandant d'aérodrome ou son suppléant en fonction signe le registre des vols avec la mention: aérodrome ouvert (fermé) le (date) à (heure locale).

En cas de changement de commandant ou de suppléant en cours de période, le nouveau commandant d'aérodrome ou son suppléant signe le registre lors de la reprise du service sous la mention: service repris le (date) à (heure locale).

6.5.3 Registre des vols électronique

6.5.3.1 Avant d'utiliser un registre des vols électronique, il y a lieu d'introduire auprès du directeur général une demande accompagnée d'un dossier circonstancié démontrant que le système a la même fiabilité qu'un registre manuel.

6.5.3.2 Le registre des vols électronique contient les mêmes rubriques que le registre des vols tenu manuellement. Le système doit pouvoir constituer immédiatement la liste complète des mouvements d'aéronefs à l'aérodrome et l'imprimer.

6.5.3.3 A la demande d'un agent de la DGTA, une copie du registre des vols en totalité ou en partie ou de la liste susmentionnée est transmise sur papier ou tout support informatique accepté par la DGTA.

6.5.3.4 Le commandant d'aérodrome et ses suppléants doivent posséder chacun une clé électronique différente (mot de passe). Lors de l'ouverture ou de la fermeture de l'aérodrome, le commandant d'aérodrome en fonction complètera le registre des vols en indiquant la mention suivante: aérodrome ouvert (fermé) le "date" à "heure locale" par "nom du commandant d'aérodrome".

En cas de changement de commandant ou de

de nieuwe vliegveldoverste of zijn plaatsvervanger het vluchtregister aanvullen bij het overnemen van de dienst met de melding: dienst overgenomen op (datum) om (lokale tijd).

Het systeem moet zodanig gerealiseerd zijn dat deze melding slechts aanvaard wordt na het ingeven van de persoonlijke sleutel van de betrokkene.

6.6 Gebruik van het vliegveld door vliegtuigen met turboreactoren (jet aircraft)

6.6.1 Over het algemeen worden vliegtuigen met turboreactoren niet toegelaten op vliegvelden die niet beschikken over een « Aerodrome certificate – Annex 14 » op basis van art. 43 bis van het K.B. van 15 maart 1954.

6.6.2 Indien de uitbater op zijn vliegveld toch vliegtuigen met turboreactoren wenst te ontvangen, zal hij dit meedelen aan de Directeur-generaal van het DGLV door het indienen van een aanvraagdossier dat op zijn minst de volgende punten bevat :

- Risicoanalyse ;
- Beschrijving van de bijkomende uitrusting (PAPI/APAPI, brandbestrijdingsmiddelen,...) ;
- Aanpassing van de uitbatings- en vluchtprocedures ;
- Aangepaste onderhoudsprocedures (PAPI/APAPI inbegrepen) ;
- Voorzien van hindernisprotectievlakken (obstacle protection surfaces) voor de PAPI/APAPI. Deze vlakken zijn beschreven in ICAO Bijlage 14.

6.6.3 De uitbater heeft een periode van 6 maanden om het in punt 6.6.2 gevraagde dossier in te dienen.

Indien het DGLV het dossier aanvaardt, zal de uitbater een bijkomende periode van 12 maanden krijgen om de bijkomende procedures en uitrusting te installeren.

Indien het DGLV het dossier weigert, zullen vliegtuigen met turboreactoren niet toegelaten worden op het vliegveld.

suppléant en cours de période, le nouveau commandant d'aérodrome ou son suppléant complètera le registre lors de la reprise du service sous la mention: service repris le (date) à (heure locale).

Le système doit être conçu de telle façon que cette mention n'est acceptée qu'après introduction de la clé personnelle de l'intéressé.

6.6 Utilisation de l'aérodrome par des avions à turbo-réacteurs (jet aircraft)

6.6.1 D'une manière générale, les avions à turbo-réacteurs ne sont pas admis sur les aérodromes ne disposant pas d'un « Aerodrome certificate – Annex 14 » sur base de l'art. 43 bis de l'A.R. du 15 mars 1954.

6.6.2 Si l'exploitant souhaite cependant accueillir des avions à turbo-réacteurs sur son aérodrome, il en avisera le Directeur Général de la DGTA par l'introduction d'un dossier de demande comprenant au-moins les points suivants :

- Analyse de risques ;
- Description des équipements supplémentaires (PAPI/APAPI, moyens de lutte contre l'incendie,...) ;
- Adaptation des procédures d'exploitation et des procédures de vol ;
- Procédures d'entretien adaptées (PAPI/APAPI inclus) ;
- Prise en compte des surfaces de protection contre les obstacles pour les PAPI/APAPI. Ces surfaces sont décrites au chapitre 5 de l'Annexe 14 de l'OACI.

6.6.3 Une période de 6 mois sera laissée à l'exploitant pour la fourniture du dossier demandé au point 6.6.2.

En cas d'acceptation du dossier par la DGTA, une période supplémentaire de 12 mois sera laissée à l'exploitant pour la mise en place des procédures et équipements supplémentaires.

En cas de refus du dossier par la DGTA, l'aérodrome ne sera pas autorisé à accueillir des avions à turbo-réacteurs.

7 Bijzondere bepalingen

7.1 Bepalingen voor tijdelijke vliegvelden

7.1.1 Elke aanvraag (volledig dossier) voor een tijdelijk vliegveld moet tenminste twee maanden vóór de datum van in gebruik name ingediend worden. Aanvragen voor tijdelijke vliegvelden moeten vergezeld zijn van de toelating van de burgemeester, doch zijn ze niet onderworpen aan de punten 3.2.1 b, d, e, i, en j

7.1.2 Tijdelijke vliegvelden moeten voldoen aan punt 5.4.1, 5.4.5 en moeten uitgerust zijn met voldoende en doeltreffende, onmiddellijk op het terrein inzetbare, brandbestrijdingsmiddelen overeenkomstig de intensiteit van het gebruik van het terrein en van de er actieve luchtvaartuigen.

Tijdelijke vliegvelden moeten niet voldoen aan de punten 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8, 5.6, 5.8, 6.1.4 tot en met 6.1.12, 6.2.1, 6.3, 6.4.2 punt d) en 6.5.

7.1.3 Voor tijdelijke vliegvelden mag de uitbater zelf instaan voor de verantwoordelijkheden bepaald in punt 6.4 of ze toevertrouwen aan een vliegveldoverste of plaatsvervangend vliegveldoverste actief op een bestendig vliegveld.

7.1.4 De directeur-generaal kan vragen dat een vereenvoudigd vluchtregister wordt bijgehouden volgens de door hem bepaalde criteria.

7.1.5 Tijdelijke vliegvelden mogen niet gebruikt worden gedurende de periode van 30 minuten na zonsondergang tot 30 minuten vóór zonsopgang.

7.2 Bepalingen voor een vliegveld van klasse III

7.2.1 Vliegvelden van klasse III zijn niet onderworpen aan de bepalingen van punten 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8, 5.6, 6.1.4 tot. 6.1.13, 6.3, 6.4 en 6.5.

7.2.2 Op voorwaarde dat de veiligheid op een gelijkwaardige wijze verzekerd is, kan de directeur-generaal, na een gemotiveerde aanvraag, afwijkingen toestaan op de bepalingen van punten 5 en 6.

7 Dispositions spéciales

7.1 Dispositions pour aérodromes temporaires

7.1.1 Chaque demande (dossier complet) pour un aérodrome temporaire doit être introduite au-moins deux mois avant la date prévue pour son utilisation. Les demandes pour des aérodromes temporaires doivent être accompagnées de l'autorisation du bourgmestre mais ne sont pas soumises aux points 3.2.1 b, d, e, i et j

7.1.2 Les aérodromes temporaires doivent satisfaire aux points 5.4.1, 5.4.5 et seront équipés des moyens adéquats et suffisants de lutte contre l'incendie, immédiatement disponibles sur le terrain et correspondant avec l'intensité de l'utilisation du terrain et aux aéro-nefs qui y opèrent

Les aérodromes temporaires ne sont pas soumis aux points 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8, 5.6, 5.8, 6.1.4 jusqu'à 6.1.12 y compris, 6.2.1, 6.3, 6.4.2 point d) et 6.5.

7.1.3 Pour des aérodromes temporaires, l'exploitant peut lui-même assumer les responsabilités définies au point 6.4 ou les confier à un commandant d'aérodrome ou à un suppléant actif sur un aérodrome permanent.

7.1.4 Le directeur général peut demander qu'un registre de vol simplifié soit tenu selon les critères qu'il détermine.

7.1.5 Les aérodromes temporaires ne peuvent pas être utilisés pendant la période s'écoulant entre 30 minutes après le coucher et 30 minutes avant le lever du soleil.

7.2 Dispositions pour un aérodrome de classe III

7.2.1 Les aérodromes de classe III ne sont pas soumis aux dispositions des points 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8, 5.6, 6.1.4 jusqu'au 6.1.13 y compris, 6.3, 6.4 et 6.5

7.2.2 A condition que la sécurité soit assurée d'une façon équivalente, le directeur général peut, sur demande motivée, accorder des dérogations aux dispositions des points 5 et 6.

7.3 Bepalingen voor vliegvelden uitsluitend bestemd voor zweefvliegtuigen die opgetrokken worden met een lier

Op voorwaarde dat de veiligheid op een gelijkwaardige wijze verzekerd is, kan de directeur-generaal, na een gemotiveerde aanvraag, afwijkingen toestaan op de bepalingen van punten 5 en 6.

7.4 Bepalingen voor een watervliegveld

Watervliegvelden zullen, rekening houdend met eventueel verkeer op het water en de kenmerken van de luchtvaartuigen waarvoor het vliegveld bestemd is, geval per geval onderzocht worden door het DGLV.

Daarbij kunnen, na een gemotiveerde aanvraag, waaruit blijkt dat de veiligheid verzekerd is, afwijkingen op de bepalingen van punten 5 en 6 toegestaan worden en extra voorwaarden opgelegd worden.

8. Overgangsbepalingen en inwerkingtreding

8.1 De machtigingen van aanleg voor een vliegveld, afgeleverd vóór het van kracht worden van de vijfde uitgave van deze circulaire, blijven geldig op voorwaarde dat voldaan is aan de bepalingen van punten 5 en 6 van de vijfde uitgave.

8.2 De uitbater beschikt over een periode van 18 maanden vanaf de indiensttreding van deze circulaire om de documenten vermeld in de punten 3.2.1 c, f, g, i en l aan zijn dossier toe te voegen.

8.3 De vijfde uitgave van deze circulaire wordt van kracht op 03/11/2009, en vernietigt en vervangt de 4^{de} uitgave van 30/01/2001.

7.3. Dispositions pour les aérodromes exclusivement affectés aux planeurs remorqués à l'aide d'un treuil

A condition que la sécurité soit assurée d'une façon équivalente, le directeur général peut, sur demande motivée, accorder des dérogations aux dispositions des points 5 et 6.

7.4. Dispositions pour un hydroaérodrome

Compte tenu du trafic éventuel sur l'eau et des caractéristiques des aéronefs pour lesquels l'aérodrome est destiné, les hydroaérodromes seront étudiés au cas par cas par la DGTA.

En outre, des dérogations aux dispositions des articles 5 et 6 peuvent être accordées et des conditions supplémentaires peuvent être imposées suite à une demande motivée établissant que la sécurité est assurée.

8. Mesures transitoires et entrée en vigueur

8.1 Les autorisations d'établissement d'un aérodrome, délivrées avant l'entrée en vigueur de la cinquième édition de la présente circulaire, restent valables à condition qu'il soit satisfait aux dispositions des points 5 et 6 de la cinquième édition.

8.2 L'exploitant dispose d'une période de 18 mois à partir de l'entrée en vigueur de cette circulaire pour joindre à son dossier les documents visés aux points 3.2.1 c, f, g, i et l.

8.3 La cinquième édition de la présente circulaire entrée en vigueur le 03/11/2009, remplace et annule la 4^{ième} édition du 30/01/2001.