

Aufgrund des Einverständnisses des mit dem Öffentlichen Dienst beauftragten Ministers vom 11. Mai 2017;
In der Erwägung, dass die Stellungnahme des Bürgermeisterats nicht ordnungsgemäß binnen der gesetzten Frist abgegeben worden ist und dass kein Antrag auf Verlängerung der Frist gestellt worden ist; dass sie infolgedessen außer Acht gelassen worden ist;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 61.955/2/V des Staatsrates vom 10. August 2017, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat,

Erlässt:

Einzigster Artikel - In Artikel 5 des Ministeriellen Erlasses vom 25. April 2014 zur Abänderung verschiedener Bestimmungen in Bezug auf die Probezeit der Mitglieder des Personals im einfachen Dienst der Polizeidienste werden die Wörter "spätestens vor dem 1. Januar 2017" durch die Wörter "spätestens vor dem 1. Januar 2020" ersetzt.

Brüssel, den 25. Januar 2018

J. JAMBON

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2018/10907]

10 JUNI 2014. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van paramotoren. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 10 juni 2014 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van paramotoren (*Belgisch Staatsblad* van 9 juli 2014).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2018/10907]

10 JUIN 2014. — Arrêté royal fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des paramoteurs. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 10 juin 2014 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des paramoteurs (*Moniteur belge* du 9 juillet 2014).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2018/10907]

10. JUNI 2014 — Königlicher Erlass zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 10. Juni 2014 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

10. JUNI 2014 — Königlicher Erlass zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt, Artikel 2 und 5;

Aufgrund der Durchführung des Verfahrens der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 5. November 2013;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 1. April 2014;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 55.741/4 des Staatsrates vom 15. April 2014, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

In Erwägung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt;

Auf Vorschlag der Ministerin des Innern und der Chancengleichheit und des Staatssekretärs für Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

KAPITEL I — Definitionen und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

Aerodrome Reference Point (ARP): Flugplatzbezugspunkt, wie im AIP veröffentlicht;

Motorschirm: ein leichtes „foot-launched“ Luftfahrzeug vom Typ Einsitzer oder Zweisitzer, das aus einem flexiblen Gleitschirm und einem auf dem Rücken getragenen oder auf einer Radkonstruktion montierten Antriebssystem besteht:

- die maximale Leermasse einer individuellen Rückenkonstruktion des Motorschirms darf nicht mehr als 35 kg betragen, Kraftstoffmenge nicht eingerechnet;

- die maximale Leermasse einer individuellen Radkonstruktion des Motorschirms darf nicht mehr als 120 kg für den Typ Einsitzer oder 200 kg für den Typ Zweisitzer betragen, Kraftstoffmenge nicht eingerechnet;

Rundflug: ein um einen Flugplatz oder ein Motorschirmgelände durchgeführter Flug in einem solchen Abstand, dass die ab diesem Gelände gegebenen optischen Signale stets wahrnehmbar sind;

Luftfahrthandbuch (AIP): amtliche Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält;

Tauglichkeitszeugnis der Klasse 4: ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 4, erwähnt in Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 12. Juli 2013 zur Regelung der Überprüfung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit der Flugbesatzungs- und Kabinenbesatzungsmitglieder von zivilen Luftfahrzeugen sowie der Fluglotsen;

Fluglehrer: Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms mit einem Qualifikationsnachweis für Fluglehrer;

NOTAM: per Telekommunikation verbreitete Nachricht mit Informationen über die Bereitstellung, den Zustand oder die Veränderung luftverkehrstechnischer Einrichtungen, Dienste, Verfahren oder über Gefahren, deren rechtzeitige Kenntnis für das in den Flugbetrieb einbezogene Personal wesentlich ist;

Kontrollzone (CTR): kontrollierter Luftraum, der sich vertikal von der Erdoberfläche bis zu einer festgelegten Obergrenze erstreckt;

Praktischer Check-up: Test, der aus den Übungen der praktischen Prüfung besteht, wie in Anlage III zu vorliegendem Erlass definiert;

Motorschirmgelände mit dauerhaftem Charakter: für das Starten und Landen von Motorschirmen verwendetes Gelände, das nicht der Definition eines Motorschirmgeländes vorübergehenden Charakters entspricht;

Motorschirmgelände mit vorübergehendem Charakter: Gelände, das innerhalb eines Zeitraumes von 2 Jahren, lediglich 1 Mal für eine Höchstdauer von 31 aufeinander folgenden Tagen oder lediglich 1 Mal für eine Höchstdauer von 20 Tagen über höchstens 2 Monate verteilt zum Starten und Landen von Motorschirmen verwendet wird;

Motorschirmgelände mit Freizeitcharakter: Gelände, das innerhalb eines Zeitraumes von einem Monat, während 6 Tagen verwendet werden kann, mit einem Maximum von 2 aufeinander folgenden Tagen, durch höchstens 8 Motorschirme gleichzeitig.

Werktage: jeden Tag außer am Samstag, Sonntag und an gesetzlichen Feiertagen;

Kontrollierter Luftraum: ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem Flugverkehrskontrolle für IFR- und VFR-Flüge in ATS-Lufträumen der Klassen A, B, C, D und E durchgeführt wird;

Generaldirektion Luftverkehr: für die Luftfahrt zuständige Direktion innerhalb des FÖD Mobilität und Transportwesen;

Generaldirektor: Generaldirektor der Generaldirektion Luftverkehr;

Unter die Vogelschutz-Richtlinie fallendes Gebiet: Gebiet auf dem Land oder dem Wasser, das als unter die Vogelschutz-Richtlinie fallendes Gebiet ausgewiesen ist;

Wildreservat: Gebiet auf dem Land oder dem Wasser, das als Wildreservat ausgewiesen ist.

Art. 2 - Die Motorschirme, die den im vorliegenden Erlass festgelegten Bedingungen entsprechen, sind von den Artikeln 2 bis 42 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1954 zur Regelung der Luftfahrt ausgenommen.

KAPITEL II — Registrierung

Abschnitt 1 — Registrierungsantrag

Art. 3 - Bei der Generaldirektion Luftverkehr wird ein Register der Motorschirme geführt.

Art. 4 - § 1 - Auf Antrag werden die Motorschirme registriert, die gänzlich im Volleigentum stehen eines in Belgien wohnhaften Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Staates, der Partei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist.

§ 2 - Es können die Motorschirme durch den Generaldirektor registriert werden, die teilweise im Volleigentum stehen eines in Belgien wohnhaften Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Staates, der Partei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist.

§ 3 - Es können die Motorschirme durch den Generaldirektor registriert werden, die gänzlich oder teilweise im Volleigentum stehen von:

1. im Ausland wohnhaften Belgiern, die jedoch im Hinblick auf die Registrierung über einen gewählten Wohnsitz im Königreich verfügen;

2. Ausländern, die keine Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Staates sind, der Partei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, und denen es gestattet oder erlaubt ist, sich im Königreich aufzuhalten oder sich niederzulassen und die dort ununterbrochen seit mindestens einem Jahr wohnhaft sind.

Art. 5 - Jeder Betroffene kann auf Antrag das Register der Motorschirme bei der Generaldirektion Luftverkehr einsehen.

Art. 6 - Kein im Ausland registrierter oder zugelassener Motorschirm wird in Belgien registriert bevor er nicht aus dem ausländischen Register gestrichen wurde.

Art. 7 - Die Registrierung oder die Zulassung im Ausland eines zuvor im belgischen Register der Motorschirme registrierten Luftfahrzeugs tritt im Königreich erst in Kraft, wenn die Registrierung im belgischen Register zuvor gestrichen wurde.

Art. 8 - § 1 - Die in Artikel 4 erwähnten Personen, die einen Motorschirm in Belgien registrieren möchten, adressieren einen unterschriebenen Registrierungsantrag an den Generaldirektor.

§ 2 - Im Registrierungsantrag werden genannt:

1. die Marke, das Modell, das Baujahr und die Seriennummer oder die Seriennummern ungeachtet dessen, ob der Motorschirm aus einem einzigen Stück besteht oder aus verschiedenen Teilen, die ausgetauscht werden können;

2. der Name, die Vornamen, die Nationalität, der Wohnsitz und -ort und, gegebenenfalls, der gewählte Wohnsitz des Antragstellers.

Wenn eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen, andere als der Antragsteller, Eigentumsrechte am Motorschirm besitzen, nennt der Antrag den Anteil der Rechte, sowie ebenfalls für jede dieser Personen, die oben angeführten Daten.

§ 3 - Der Antrag wird begleitet von:

1. einer Staatsangehörigkeitsbescheinigung von jeder der natürlichen Personen und die Statuten von jeder der juristischen Personen, die für die Registrierung berücksichtigt werden;
2. den Belegen, aus denen die Rechte des Antragstellers am Motorschirm hervorgehen;
3. gegebenenfalls einer Bescheinigung über die Streichung aus dem ausländischen Register;
4. a) entweder einer durch die belgische Zollverwaltung ausgestellten Bescheinigung, aus der hervorgeht, dass aus zollrechtlicher und/oder steuerlicher Hinsicht kein Einwand gegen die Zulassung des Motorschirms besteht;
b) oder einer Bescheinigung der belgischen Zollverwaltung, aus der hervorgeht, dass die anwendbaren Zollvorschriften bezüglich der vorübergehenden Einfuhr von Motorschirmen berücksichtigt wurden.
5. einer Akte, die aus den folgenden Dokumenten besteht:
 - a) dem in Anlage II zu vorliegendem Erlass vorgesehenen Musterformular, in dem der Antragsteller erklärt, dass der Motorschirm, für den er eine Zulassung erhalten möchte, allen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses entspricht;
 - b) eine Erklärung in der der Antragsteller erklärt, über ein Handbuch für seinen Motorschirm zu verfügen.

§ 4 - Die in Artikel 8 § 3 Nr. 4 Buchstabe a) und Artikel 8 § 3 Nr. 5 vorgesehenen Verpflichtungen gelten nicht für gebrauchte Motorschirme, für die nachgewiesen ist, dass sie bei einer vorherigen Registrierung hierzulande bereits eine solche Bescheinigung erhalten haben und insofern diese Motorschirme seit dieser Registrierung das Land nicht verlassen haben auf eine andere Weise als im internationalen Verkehr ohne Änderung des Eigentümers.

Art. 9 - Jede Tatsache, die Anlass zur Änderung der Daten gibt, die gemäß Artikel 8 im Antrag enthalten sein müssen und der hinsichtlich der Registrierung vorzulegenden Belege, wird innerhalb von dreißig Tagen durch den Inhaber der Registrierungsbescheinigung schriftlich dem Generaldirektor mitgeteilt.

Abschnitt 2 — Registrierungsbescheinigung

Art. 10 - Der Antragsteller erhält eine Registrierungsbescheinigung für jedes im Register der Motorschirme zugelassene Luftfahrzeug.

Art. 11 - Im Fall von unfreiwilligem Besitzverlust der Registrierungsbescheinigung kann sie der Generaldirektor ersetzen.

Art. 12 - § 1 - Die Registrierung endet:

1. für den Fall, dass die Eigentums- oder Nutzungsrechte des Inhabers der Registrierungsbescheinigung auslaufen;
2. für den Fall, dass eine Ursache für die amtliche Streichung der Registrierung eintritt;
3. im Fall einer auf Grundlage von Artikel 14 durchgeführten Streichung.

§ 2 - Wenn die Registrierungsbescheinigung nicht mehr gültig ist, ist ihr Inhaber dazu verpflichtet sie unmittelbar an den Generaldirektor zurückzusenden.

Abschnitt 3 — Streichung der Registrierung

Art. 13 - Die Registrierung im Register der Motorschirme wird von Amts wegen gestrichen:

1. wenn der Motorschirm nicht mehr in Gebrauch ist;
2. wenn es keine Meldung mehr vom Motorschirm gibt seit drei Monaten, ab dem Abflugtag des Luftfahrzeugs, oder seit dem Tag, auf den sich die zuletzt empfangenen Meldungen beziehen;
3. wenn die in Artikel 4 vorgesehenen Registrierungsbedingungen nicht mehr erfüllt sind.

Art. 14 - Neben den Bestimmungen von Artikel 13 kann die Registrierung, die aufgrund von Artikel 4 §§ 2 und 3 vorgenommen wurde, jederzeit durch den Generaldirektor gestrichen werden, wenn die Bedingungen von Artikel 4 §§ 2 und 3 nicht länger erfüllt werden.

Art. 15 - Die Streichung wird schriftlich der Person gemeldet, an die die Registrierungsbescheinigung ausgestellt wurde.

Eine Streichungsbescheinigung wird jeder Person ausgestellt, die darum ersucht.

Abschnitt 4 — Registrierungszeichen

Art. 16 - Jeder im Register der Motorschirme registrierte Motorschirm führt sein Registrierungszeichen, das aus den belgischen Nationalitätskennzeichen besteht, nämlich den Buchstaben OO, gefolgt durch die Zulassungsnummer, die aus einer Gruppe von drei Schriftzeichen besteht, die sich entweder aus Buchstaben, oder Ziffern, oder einer Kombination aus Buchstaben und Ziffern zusammensetzt.

Das Nationalitätskennzeichen befindet sich vor der Zulassungsnummer und ist durch einen Querstrich von ihr getrennt.

Art. 17 - Jeder Pilot eines Motorschirms stellt sicher, dass das in Artikel 16 erwähnte Registrierungszeichen an einem gut sichtbaren Ort des Gleitschirms angebracht ist.

Die Elemente des Registrierungszeichens müssen den folgenden Bedingungen entsprechen:

1. die Höhe des Registrierungszeichens beträgt mindestens 30 cm;
2. die Breite jedes Schriftzeichens entspricht 2/3 der Höhe jedes Schriftzeichens;
3. die Höhe des Querstrichs entspricht 2/3 der Länge des Querstrichs;
4. die Dicke der Schriftzeichen entspricht 1/6 ihrer Höhe;
5. jedes Schriftzeichen ist vom nachfolgenden Schriftzeichen durch einen Zwischenraum von 1/6 der Breite des Schriftzeichens getrennt;
6. die Schriftzeichen bestehen aus durchgehenden Linien und besitzen eine Farbe, die sich deutlich vom Hintergrund abhebt.

KAPITEL III — *Lufttüchtigkeit**Abschnitt 1 — Allgemeines*

Art. 18 - Der Besitzer des Motorschirms ist verantwortlich für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seines Motorschirms.

Abschnitt 2 — Technische Anforderungen

Art. 19 - Die Motorschirme müssen folgende Leistungen erbringen können:

1. von einer horizontalen Ebene abfliegen;
2. im Gleitflug fliegen und landen mit ausgeschaltetem Antriebssystem.

Der von einem Motorschirm erzeugte, gemäß der in der Anlage I zu vorliegendem Erlass beschriebenen Methode gemessene Geräuschemissionspegel darf 88 dB (A) für den Typ Einsitzer und 92 dB (A) für den Typ Zweisitzer nicht überschreiten.

Art. 20 - An Bord eines Motorschirms wird folgende Mindestausrüstung mitgeführt:

1. ein Höhenmesser;
2. ein Kompass;
3. ein Sicherheitsgurt pro Sitz;
4. eine Schutzvorrichtung, die:
 - die Risiken eines Kontakts mit den Enden der Rotorblätter verringert; und
 - vermeidet, dass Elemente, die sich von der Struktur oder von der Ausrüstung des Piloten lösen, den Bereich der Blätter erreichen;
5. jede andere Ausrüstung, die vom Hersteller vorgeschrieben ist, um die Verwaltung der Flug- und Motorenparameter des Motorschirms zu gewährleisten.

Art. 21 - Der Motorschirm darf lediglich verwendet werden, wenn er sich in einem solchen Wartungszustand befindet, dass seine Grundmerkmale erhalten bleiben und eine sichere Verwendung gewährleistet ist.

Hierzu muss der Eigentümer des Motorschirms für jeden Motorschirm ein Merkbuch führen, in dem alle technischen Zwischenfälle und Wartungsarbeiten, insbesondere die Reparaturen und der Ersatz von Teilen angegeben werden müssen.

Dieses Merkbuch muss auf einfache Aufforderung den durch den Generaldirektor benannten Bediensteten vorgezeigt werden.

Alle Arbeiten und Inspektionen werden gemäß dem Benutzerhandbuch durchgeführt, das einen Teil der in Artikel 8 erwähnten technischen Akte bildet.

Abschnitt 3 — Luftfahrttauglichkeit

Art. 22 - Die Luftfahrttauglichkeit eines Motorschirms wird durch die Registrierungsbescheinigung festgestellt.

Art. 23 - Die Registrierungsbescheinigung kann vom Generaldirektor entzogen oder ausgesetzt werden:

1. im Falle einer Beschädigung;
2. im Falle eines Wartungsmangels;
3. wenn der Motorschirm einen Mangel aufweist, der die Flugsicherheit gefährdet.

KAPITEL IV — *Zulassung zum Luftverkehr*

Art. 24 - § 1 - Ein Motorschirm ist zum Luftverkehr nur zugelassen, wenn er registriert ist und sich folgende Papiere an Bord befinden:

1. die Registrierungsbescheinigung;
2. der Berechtigungsschein zum Führen eines Motorschirms der Mitflieger;
3. das in Anlage II zu vorliegendem Erlass vorgesehene Musterformular.

In Abweichung vom vorhergehenden Absatz kann der Motorschirm, der durch eine Person geführt wird, die sich unter Anwendung der Vorschriften des vorliegenden Erlasses auf die in Anlage III zu vorliegendem Erlass erwähnte praktische Prüfung vorzubereiten wünscht, zum Luftverkehr zugelassen werden, sofern die unter den Punkten Nr. 1 und Nr. 3 genannten Bedingungen erfüllt werden.

§ 2 - Die in den Punkten Nr. 1 bis 3 erwähnten Dokumente werden gemäß den vom Generaldirektor festgelegten Bestimmungen erstellt.

§ 3 - Die in den Punkten Nr. 1 bis 3 erwähnten Dokumente müssen auf einfache Aufforderung den vom Generaldirektor benannten Bediensteten vorgelegt werden.

KAPITEL V — *Führung**Abschnitt 1 — Allgemeines*

Art. 25 - § 1 - Niemand darf einen Motorschirm fliegen, ohne Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms und eines Tauglichkeitszeugnisses zu sein.

Die Ausübung der Vorrechte des Berechtigungsscheins zum Führen ist auf das Hoheitsgebiet des Königreichs beschränkt.

§ 2 - In Abweichung von § 1 darf jede Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat und die Inhaber eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist unter der Aufsicht eines Fluglehrers einen Motorschirm führen, um sich auf die praktische Prüfung wie erwähnt in Anlage III zu vorliegendem Erlass vorzubereiten.

§ 3 - Der Berechtigungsschein zum Führen eines Motorschirms und der Qualifikationsnachweis für Fluglehrer werden vom Generaldirektor ausgestellt.

Diese Zulassung und Berechtigung können stets, für die Dauer, die er festlegt, verweigert, entzogen, ausgesetzt oder beschränkt werden durch den Generaldirektor, falls der Inhaber die Flugsicherheit oder die Sicherheit von Personen oder Güter in Gefahr bringt oder die Gesetzgebung oder die Vorschriften der Luftfahrt nicht erfüllt.

Abschnitt 2 — Berechtigungsschein zum Führen

Art. 26 - § 1 - Der Berechtigungsschein zum Führen eines Motorschirms erlaubt seinem Inhaber:

1. im Alleinflug jeden Motorschirm zu führen, für den er gemäß den Bestimmungen von § 2 Nr. 4 seine Fertigkeit nachgewiesen hat;

2. mit einem Fluggast an Bord einen Motorschirm zu führen, unter der Bedingung:

a) mindestens 50 Flugstunden allein an Bord eines Motorschirms absolviert zu haben seit dem Erhalt des Berechtigungsscheins zum Führen, inklusive mindestens 60 Starts und 60 Landungen;

b) in Anwesenheit und zur Zufriedenheit eines Fluglehrers, der im Flugbuch des Betreffenden einen entsprechenden Vermerk macht, mindestens 5 Starts und 5 Landungen mit dem Fluglehrer als Passagier durchgeführt zu haben;

c) während 90 Tagen, die dem Flug vorangehen mindestens 3 Starts und 3 Landungen absolviert zu haben.

§ 2 - Um den Berechtigungsschein zum Führen eines Motorschirms zu erlangen, muss der Antragsteller:

1. mindestens 16 Jahre alt sein;

2. a) entweder die Prüfung in den Fächern Gesetzesvorschriften (Begriffe) und Verordnungsvorschriften der Luftfahrt bestanden haben. Diese Prüfung bezieht sich besonders auf den von Motorschirmpiloten zu beherrschenden Lehrstoff;

b) oder den Nachweis erbringen, dass er Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines ULM/DPM, einer Pilotenlizenz für Flugzeuge oder einer Pilotenlizenz für Hubschrauber ist.

3. eine Flugerfahrung von mindestens 10 Stunden nachweisen, inklusive 30 Starts und 30 Landungen, mit einem Motorschirm unter der Aufsicht eines Fluglehrers;

4. die in der Anlage III bestimmten theoretischen und praktischen Kenntnisse vor einem Fluglehrer nachgewiesen haben. Der Fluglehrer stellt fest, ob der Bewerber die Prüfung bestanden oder nicht bestanden hat, und gibt dies im Flugbuch des Bewerbers an.

Eine Liste mit den Daten von anerkannten Fluglehrern kann auf einfachen Antrag vom Bewerber bei der Generaldirektion Luftverkehr erhalten werden.

Art. 27 - § 1 - Der Berechtigungsschein zum Führen eines Motorschirms ist unbeschränkt gültig, sofern der Inhaber im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist und unter der Bedingung, dass der Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms mindestens einmal innerhalb eines Zeitraumes von 24 Monaten, der zum ersten Mal beginnt zu laufen, ab dem Tag, an dem der Berechtigungsschein zum Führen von Motorschirmen ausgestellt wurde, einen praktischen Check-up besteht.

Das Versäumnis der Durchführung des praktischen Check-ups innerhalb des im vorigen Absatz erwähnten Zeitraums, führt von Rechts wegen zur Aussetzung der Gültigkeit des Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms.

§ 2 - Der Fluglehrer führt den praktischen Check-up durch.

Eine Liste mit den Daten von anerkannten Fluglehrern kann auf einfachen Antrag vom Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms bei der Generaldirektion Luftverkehr erhalten werden.

Der Fluglehrer stellt fest, dass der Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms den praktischen Check-up bestanden hat oder beim praktischen Check-up durchgefallen ist. Der Fluglehrer notiert das Datum und das Ergebnis des praktischen Check-ups im Flugbuch.

§ 3 - Das Durchfallen beim praktischen Check-up führt von Rechts wegen zur sofortigen Aussetzung der Gültigkeit des Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms.

Die Aussetzung der Gültigkeit des Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms kann lediglich aufgehoben werden, falls der Inhaber hiervon erneut den praktischen Check-up besteht.

§ 4 - Der Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms, der aufgrund des Durchfallens beim praktischen Check-up ausgesetzt wurde, darf sich lediglich auf die in Anlage III erwähnte praktische Prüfung unter der Aufsicht eines Fluglehrers vorbereiten.

Der Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms, der aufgrund des Durchfallens beim praktischen Check-up ausgesetzt wurde, der sich auf die in Anlage III erwähnte praktische Prüfung vorbereiten möchte, muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 4 sein.

Abschnitt 3 — Qualifikationsnachweis für Motorschirm-Fluglehrer

Art. 28 - Der Qualifikationsnachweis für Motorschirm-Fluglehrer erlaubt seinem Inhaber:

1. Unterricht zu geben im Hinblick auf die Erlangung des Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms;
2. den praktischen Check-up des Inhabers eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms durchzuführen;
3. die Prüfung des Bewerbers als Motorschirm-Fluglehrer abzunehmen, nachdem er hierfür durch die Generaldirektion Luftverkehr benannt wurde.

Art. 29 - Um den Qualifikationsnachweis für Motorschirm-Fluglehrer zu erhalten, muss der Antragsteller:

1. Inhaber eines gültigen Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms sein;
2. eine Erfahrung von mindestens 200 Flugstunden haben, inklusive 150 Starts und 150 Landungen als Motorschirmpilot, wovon mindestens 50 Stunden im Laufe der letzten 24 Monate;
3. der Generaldirektion Luftverkehr folgende Dokumente zukommen lassen:
 - a) das von ihm für einen Motorschirm erstellte detaillierte praktische Flugausbildungsprogramm, das insbesondere die aufeinander folgenden Etappen in diesem Programm enthält, sowie seine Ausbildungsmethode:
 - die Grundtechniken, die Handhabung des Gleitschirms und des Antriebssystems;
 - Vorbereitung der Vorflug-Kontrollen des Gleitschirms und des Antriebssystems;
 - die unterschiedlichen Abhebe-Methoden des Gleitschirms und des Antriebssystems;
 - die Technik des vom Motorschirm verwendeten Antriebssystems;
 - Starttechniken;
 - Landetechniken mit oder ohne Antriebssystem;
 - Kursänderungen 90°, 180°, 270° und 360°;
 - Navigationstechnik;
 - b) ein Exemplar des theoretischen Kurses, den er zu benutzen vorhat, um seine Schüler in den folgenden Fächern zu unterrichten:
 - Rechtsvorschriften der Luftfahrt;
 - technische Daten und Betriebsdaten des Motorschirms;
 - Flugtechnik;
 - Betrieb der Instrumente: Kompass und Höhenmesser;
 - Meteorologie und Aerologie;
 - an die Motorschirme angepasste Aerodynamik;
 - Motoren in Motorschirmen;
 - Luftfahrtnavigation mit Bezug auf Motorschirme;
4. unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der Generaldirektion Luftverkehr benannten Fluglehrers eine Ausbildung absolviert haben, deren Programm dem in Punkt Nr. 3 Buchstabe a) erwähnten praktischen Ausbildungsprogramm entspricht;
5. die in Anlage IV erwähnten Prüfungen bestanden haben.

Art. 30 - Die mit dem Qualifikationsnachweis für Fluglehrer verbundenen Vorrechte dürfen während eines Zeitraums von höchstens drei Jahren ausgeübt werden. Danach wird die Ausübung dieser Vorrechte erneut für Zeiträume von höchstens drei Jahren genehmigt, wenn der Betreffende im Laufe des letzten Jahres der Gültigkeit seines Qualifikationsnachweises für Fluglehrer vor einem vom Generaldirektor bestimmten Prüfer den Nachweis erbringt, dass seine Fertigkeit als Fluglehrer weiterbesteht.

Abschnitt 4 — Prüfungen

Art. 31 - § 1 - Der Generaldirektor legt die Weise der Einreichung der Prüfungsanträge fest und trifft die für die Organisation der Prüfungen notwendigen Vorkehrungen.

§ 2 - Die in Anlage III des vorliegenden Erlasses beschriebenen Prüfungen werden abgelegt vor einem Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms, der über den Qualifikationsnachweis „Motorschirm-Fluglehrer“ verfügt.

Die didaktische Prüfung am Boden, wie vorgesehen in Anlage IV des vorliegenden Erlasses, wird vor einem Prüfer der Generaldirektion Luftverkehr abgelegt.

Die praktische Prüfung, wie vorgesehen in Anlage IV des vorliegenden Erlasses, wird vor einem von der Generaldirektion Luftverkehr benannten Fluglehrer abgelegt.

Art. 32 - Für jede Prüfung, stellt die Person, die die Prüfung abnimmt, fest, ob der Bewerber die Prüfung bestanden oder nicht bestanden hat, und erstattet dem Generaldirektor darüber Bericht.

Abschnitt 5 — Flugbuch

Art. 33 - Der Pilot trägt all seine Flüge chronologisch in sein Flugbuch ein und gibt dabei den benutzten Motorschirm und dessen Registriernummer, die Dauer des Flugs und die Start- und Landeplätze an. Die unter der Aufsicht eines Fluglehrers absolvierten Flüge werden von letzterem im Flugbuch gegengezeichnet.

Art. 34 - Das Flugbuch, dessen Modell durch den Generaldirektor genehmigt wurde, muss vorgelegt werden vor Ausstellen eines Berechtigungsscheins zum Führen eines Motorschirms und eines Qualifikationsnachweises für Fluglehrer und auf Antrag des Generaldirektors oder seines Bevollmächtigten.

KAPITEL VI — *Motorschirmgelände*

Art. 35 - § 1 - Ein Motorschirmgelände mit dauerhaftem Charakter muss gemäß Artikel 43 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1954 zur Regelung der Luftfahrt festgelegt werden.

§ 2 - In Abweichung von § 1 müssen die Benutzer eines Motorschirmgeländes mit vorübergehendem Charakter hierzu über die schriftliche Genehmigung des Besitzers oder des Mieters des Geländes verfügen.

Mindestens 2 Werktage vor der Inbetriebnahme informieren die Benutzer den Bürgermeister und die Generaldirektion Luftverkehr über den Standort des Geländes in Form einer unterzeichneten Erklärung, wonach das Motorschirmgelände mit vorübergehendem Charakter die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses erfüllt.

§ 3 - In Abweichung von § 1 müssen die Benutzer eines Motorschirmgeländes mit Freizeitcharakter hierzu über die schriftliche Genehmigung des Besitzers oder des Mieters des Geländes verfügen.

Mindestens 2 Werktage vor der Inbetriebnahme informieren die Benutzer den Bürgermeister.

Mindestens 2 Stunden vor der Inbetriebnahme informieren die Benutzer die Generaldirektion Luftverkehr über den Standort des Geländes in Form einer unterzeichneten Erklärung, wonach das Motorschirmgelände mit Freizeitcharakter die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses erfüllt.

Art. 36 - § 1 - Die Gelände, die zum Starten und Landen von Motorschirmen verwendet werden, müssen die folgenden Bedingungen erfüllen:

1. die Gelände haben solche Mindestabmessungen, dass sie einen Kreis mit einem Durchmesser von 30 m abdecken können für Motorschirme vom Typ Einsitzer und von 50 m für Motorschirme vom Typ Zweisitzer;

2. die Gelände müssen eben und frei von Hindernissen sein;

3. in einem Abstand von 150 m vom Rand des Geländes dürfen sich keine Hindernisse befinden, die für startende oder landende Motorschirme eine Gefahr darstellen könnten;

4. der Abstand vom Rand des Geländes bis zu den nachstehend genannten Gebäuden und Anlagen muss mindestens 100 m betragen:

- öffentliche Gebäude;
- Autobahnen;
- Regional-, Provinz- und Gemeindestraßen, die den Status von Hauptstraßen besitzen;
- Wasserstraßen;
- Bahngleise;
- Hochspannungsleitungen;
- Windräder;
- GSM-Antennen;
- Industrieanlagen;
- Hafenanlagen.

5. diese Gelände dürfen sich nicht innerhalb einer der CTR befinden, oder in einer Entfernung von mindestens:

- 3 km zum ARP eines Flugplatzes für ultraleichte Motorluftfahrzeuge, wie angegeben im Königlichen Erlass vom 25. Mai 1999 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung ultraleichter Motorluftfahrzeuge zum Luftverkehr, außer es wurden mit dem Betreiber dieses Flugplatzes schriftlich die erforderlichen Bestimmungen vereinbart, um die Flugbewegungen der Motorschirme von den anderen Flugbewegungen auf diesem Flugplatz zu trennen;

- 1 km zum ARP eines Flugplatzes, der lediglich für Hubschrauber geeignet ist;

- 9 km zum ARP des Flugplatzes Kortrijk/Wevelgem (EBKT) und Sint-Truiden/Brustem (EBST), und 5 km zum ARP jedes anderen Flugplatzes für Flugzeuge;

6. die Gelände dürfen sich nicht in weniger als 300 m von jeglichen Wohnungen und Nebengebäuden von Wohnungen befinden, außer im Fall einer schriftlichen Genehmigung deren Besitzer, in welchem Fall ein Mindestabstand von 100 m gewährleistet sein muss;

7. die Gelände müssen einfach mit einem Motorfahrzeug oder mit Fahrzeugen der Rettungsdienste erreichbar sein.

8. die Gelände dürfen nicht in unter die Vogelschutz-Richtlinie fallende Gebiete oder Wildreservaten gelegen sein.

§ 2 - Während der Verwendung muss sich auf dem Gelände ein Windrichtungsanzeiger befinden. Dieser ist so platziert, dass er für einen Motorschirm im Flug oder auf dem Gelände sichtbar ist und keinen durch umliegende Objekte verursachte Turbulenzen ausgesetzt ist.

Der Windrichtungsanzeiger muss die Windrichtung angeben und die Windgeschwindigkeit anzeigen.

Art. 37 - § 1 - Der Betreiber eines Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter muss:

1. alle erforderlichen Vorkehrungen treffen für die Sicherheit und die Ordnung auf seinem Gelände und dazu die erforderlichen Personen und Mittel, darunter Feuerlöschgeräte, zur Verfügung stellen. Der Betreiber ist verantwortlich für die Sicherheit und Ordnung auf seinem Gelände;

2. eine Haftpflichtversicherung abschließen, um körperliche und materielle Schäden Dritter zu decken;

3. das AIP und die geltenden NOTAM zur Verfügung stellen;

4. die Benutzerordnung auf dem Motorschirmgelände und die betrieblichen Beschränkungen jedem Benutzer mitteilen und zur Einsicht zur Verfügung stellen;
5. den Personalmitgliedern der Generaldirektion Luftverkehr den freien und kostenlosen Zugang zu seinem Gelände ermöglichen zur Ausübung ihrer Amtstätigkeiten.

§ 2 - Die Benutzer eines Motorschirmgeländes mit vorübergehendem Charakter müssen:

1. alle erforderlichen Vorkehrungen treffen für die Sicherheit und die Ordnung auf dem Gelände und dazu die erforderlichen Personen und Mittel, darunter Feuerlöschgeräte, zur Verfügung stellen. Die Benutzer sind verantwortlich für die Sicherheit und Ordnung auf dem Gelände;
2. eine Haftpflichtversicherung abschließen, um körperliche und materielle Schäden Dritter zu decken;
3. vor Beginn des Fluges oder der Flüge das AIP und die geltenden NOTAM zu Rate ziehen;
4. den Personalmitgliedern der Generaldirektion Luftverkehr den freien und kostenlosen Zugang zu ihrem Gelände ermöglichen zur Ausübung ihrer Amtstätigkeiten.

Art. 38 - Der schriftliche Antrag für den Erhalt einer Niederlassungserlaubnis eines Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter muss an die Generaldirektion Luftverkehr gerichtet werden.

Dem Antrag ist eine technische Unterlagenakte beigefügt, bestehend aus:

1. falls der Antragsteller eine natürliche Person ist, den vollständigen Angaben zur Person und die Adresse des Antragstellers; falls der Antragsteller eine juristische Person ist, müssen die Statuten der juristischen Person, die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und die vollständigen Angaben zum Vorsitzenden oder die vollständigen Angaben zu den Verwaltern hinzugefügt werden;
2. einem Gutachten der Gemeindeverwaltung oder, falls vorgesehen, die erforderlichen Städtebau- und/oder Umweltgenehmigungen;
3. einem Plan des Geländes und seiner Umgebung (bis mindestens 150 m vom Rand des Geländes), auf dem alle Gegenstände und ihre Höhe angegeben und auf einer Karte des Nationalen Geographischen Instituts im Maßstab 1:10.000 oder größer angezeigt sind;
4. einem Auszug des Grundbuchplans unter Angabe der Nummer der verwendeten Parzellen sowie der Name der Eigentümer. Auf diesem Plan müssen die Grenze der genutzten Parzellen ebenso wie deren exakte Abmessungen und die Abmessungen des Geländes angegeben sein;
5. einem Plan im Maßstab 1:5.000 oder größer auf dem die wesentlichen Anlagen und Ausrüstungen zur Verwendung des Platzes angegeben sind;
6. einer Mitteilung, die angibt, für welchen Gebrauch das Gelände bestimmt ist sowie die angestrebten spezifischen Betriebsvorschriften;
7. falls der Betreiber nicht der Eigentümer des verwendeten Geländes ist, einer Genehmigung der Eigentümer und falls erforderlich der Mieter.

Art. 39 - Der Betreiber eines Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter informiert unverzüglich die Generaldirektion Luftverkehr über:

1. jede an den Statuten oder der Zusammensetzung des Verwaltungsrates vorgenommene Änderung, wenn es sich beim Betreiber um eine natürliche Person handelt;
2. jede Änderung am Gelände und seiner Umgebung;
3. jeden Fall, in dem die technischen Anforderungen bezüglich des Motorschirmgeländes nicht länger erfüllt werden könnten. In diesem Fall stellt der Betreiber alle Tätigkeiten auf dem Gelände ein. Falls die Tatsache, die Anlass zu dieser Mitteilung gab, nicht mehr vorhanden ist, informiert der Betreiber die Generaldirektion Luftverkehr ebenfalls darüber.

Art. 40 - § 1 - Die Kontrolle der Übereinstimmung des Geländes mit den im vorliegenden Erlass festgelegten Bestimmungen wird durch die Generaldirektion Luftverkehr durchgeführt. Sie findet statt:

1. vor der möglichen Ausstellung der Niederlassungsbewilligung eines Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter oder eines Nachtrags zu dieser Bewilligung in Zusammenhang mit am Gelände durchgeführten Anpassungen;
2. jedes Mal, wenn es die Generaldirektion Luftverkehr für erforderlich hält.

§ 2 - Die Genehmigung für die Erschließung oder jeder diesbezügliche Nachtrag wird dem Betreiber ausgestellt oder an einen neuen Betreiber übertragen durch den Generaldirektor, nachdem von der Generaldirektion Luftverkehr festgestellt wurde, dass die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses erfüllt sind.

§ 3 - Die Gültigkeitsdauer der Niederlassungsbewilligung eines Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter ist unbegrenzt.

Art. 41 - Der Generaldirektor kann:

1. die Niederlassungsbewilligung entziehen, wenn der Betreiber:
 - a) die Betreibung des Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter einstellt;
 - b) die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses nicht erfüllt;
 - c) zum wiederholten Male schwere Tatbestände von Fahrlässigkeit oder Fälschung begangen hat, die die Flugsicherheit gefährdet haben.

2. die Niederlassungsbewilligung aussetzen, wenn:

- a) die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses nicht erfüllt werden;
- b) die Betriebssicherheit es erfordert;
- c) die unternommenen Maßnahmen, um die Flugsicherheit wiederherzustellen, nicht das gewünschte Ergebnis erzielt haben;
- d) der Betreiber nicht ausreichend fähig dazu ist, ein Motorschirmgelände mit dauerhaftem Charakter zu betreiben;
- e) der Betreiber nicht in der Lage ist, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Flugsicherheit wiederherzustellen oder er sich weigert, diese zu ergreifen.

3. den Geltungsbereich der Niederlassungsbewilligung einschränken, wenn es die Flugsicherheit erforderlich macht oder um es dem Betreiber zu erlauben Maßnahmen zu ergreifen, um das erforderliche Niveau der Flugsicherheit wiederherzustellen;

4. die Benutzungsbedingungen eines Motorschirmgeländes mit dauerhaftem Charakter abändern, um den an der Umgebung durchgeführten Änderungen Rechnung zu tragen.

Art. 42 - Wenn es die Flugsicherheit erforderlich macht, kann der Generaldirektor entscheiden die Verwendung eines Motorschirmgeländes vorübergehend oder definitiv zu untersagen.

KAPITEL VII — *Flugbewegungen*

Art. 43 - Die Flugbewegungen von Motorschirmen unterliegen dem Königlichen Erlass vom 15. September 1994 zur Festlegung der Flugverkehrsregeln.

Darüber hinaus:

1. dürfen der Start und die Landung der Motorschirme lediglich auf einem Motorschirmgelände mit dauerhaftem oder vorübergehendem Charakter stattfinden, das den Bestimmungen der Artikel 35, 36 und 37 entspricht;
2. dürfen die Motorschirme lediglich zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang bei Sicht auf Boden oder Wasser und unter den meteorologischen Bedingungen für Sichtflüge fliegen. Ferner darf die Boden- und Luftsicht nicht unter 3 km liegen;
3. sind die Flugbewegungen von Motorschirmen in Flugbeschränkungsgebieten verboten, außer wenn sie zuvor vom Generaldirektor genehmigt wurden;
4. sind die Flugbewegungen von Motorschirmen in kontrollierten Lufträumen verboten, außer wenn sie zuvor von der zuständigen Flugverkehrskontrolle genehmigt wurden;
5. sind die Flugbewegungen von Motorschirmen in Gefahrengebieten, über Städte, Wohngebiete, Industriekomplexe oder Menschenansammlungen verboten;
6. dürfen Motorschirme keine Kunstflugfiguren durchführen;
7. sind Bewegungen von Motorschirmen verboten in unter die Vogelschutz-Richtlinie fallenden Gebieten und Wildreservaten auf einer Höhe unter 700 Fuß gegenüber der Bodenhöhe.

Art. 44 - Der Pilot eines Motorschirms meldet unmittelbar jeden Zwischenfall oder Unfall, der sich bei der Benutzung des Luftfahrzeugs zugetragen hat, der Generaldirektion Luftverkehr und der zuständigen Behörde.

KAPITEL VIII — *Gewerblicher Flugbetrieb*

Art. 45 - Hinsichtlich des gewerblichen Flugbetriebs können die Motorschirme lediglich für auf dem Gleitschirm angebrachte Werbung verwendet werden, die eine vorherige Genehmigung des Generaldirektors erfordert.

KAPITEL IX — *Verschiedene Bestimmungen und Übergangsbestimmungen*

Art. 46 - Die in der Rubrik „Eintragung der Luftfahrzeuge“ des Königlichen Erlasses vom 14. Februar 2001 zur Festlegung der Gebühren für die Nutzung gewisser öffentlicher Dienste in der Luftfahrt erwähnten Gebühren sind ebenfalls anwendbar, was die Registrierung der Motorschirme betrifft.

Art. 47 - § 1 - Auf Vorlage eines schriftlichen Belegs können die Flugstunden als Motorschirmpilot, die vor dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses, innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren zu rechnen ab dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses, als Flugerfahrung angerechnet werden, wie in Artikel 26 erwähnt.

§ 2 - Der Generaldirektor kann Personen dazu ermächtigen, innerhalb eines Übergangszeitraumes von einem Jahr, beginnend am Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses, die Funktionen eines Fluglehrers auszuüben, wenn diese Inhaber des durch die VoG Belgische Motorschirm-Föderation (Fédération Paramoteur Belge - Belgische Paramotor Federatie) ausgestellten „Fluglehrer“-Brevets sind.

Nach Ablauf dieses Übergangszeitraumes wird die Berechtigung erneuert gemäß den Bestimmungen von Artikel 30 des vorliegenden Erlasses.

Art. 48 - Unser Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Luftfahrt gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 10. Juni 2014

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern und der Chancengleichheit

J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität

M. WATHELET

ANLAGE I**METHODE ZUR BESTIMMUNG DES GERÄUSCHEMISSIONSPEGELS BEI
MOTORSCHIRMEN**

- 1) Der Geräuschemissionspegel 'LA' ist das arithmetische Mittel der in dB (A) ausgedrückten und an den in Punkt 7 bestimmten Messpunkten gemessenen Geräuschpegel.
- 2) Das Grundgeräusch ist das gemessene nicht vom Luftfahrzeug abgegebene Umgebungsgeräusch.
- 3) Die Merkmale des gesamten Messgerätes entsprechen der vom Belgischen Normeninstitut veröffentlichten Norm NBN/C97-122 (letzte Ausgabe), oder einer gleichwertigen Norm.

Das registrierte akustische Signal wird mit einem Bewertungsfilter 'A' mit dynamischer Kennlinie 'langsam ansprechend' abgelesen.

- 4) Das Messgerät muss im Freischallfeld geeicht sein. Die Genauigkeit muss größer sein als 0,5 dB (A).
- 5) Das Mikrophon ist während der Geräuschmessungen zum Schutz vor Einfluss des Windes abgeschirmt, wenn die Windgeschwindigkeit 3 Meter in der Sekunde (3m/s) übersteigt.

Die Messungen werden nicht durchgeführt, wenn die Windgeschwindigkeit mehr als 5 Meter in der Sekunde (5m/s) beträgt.

- 6) Während der Probe dreht der Motor des Luftfahrzeugs konstant auf seiner höchstzulässigen Tourenzahl.
- 7) Die Unbeweglichkeit des Luftfahrzeugs auf festem Boden wird gewährleistet.

Die Messungen werden an acht Messpunkten auf horizontaler Ebene 1,20 m über dem Boden durchgeführt. Diese Punkte befinden sich auf einer Kreislinie, die durch einen Halbmesser von 10 m um die am Auspuff des Motors verlaufende Senkrechte herum definiert ist. Die Messpunkte sind jeweils 45° voneinander entfernt. Zwei dieser Messpunkte müssen sich auf der vertikalen Ebene befinden, die parallel zu der durch die Mitte des Kreises verlaufenden Längsachse des Luftfahrzeugs angeordnet ist.

- 8) Die Dauer der Messung an jedem Punkt beträgt mindestens 15 Sekunden.

9) Das Grundgeräusch ist mindestens 10 dB (A) niedriger als das vom Luftfahrzeug abgegebene Geräusch, damit die Gültigkeit der Messungen gewährleistet ist.

10) Der Bericht über die durchgeführten Proben enthält folgende Angaben:

1. Typ, Modell und Seriennummer des Luftfahrzeugs, des Motors und des Propellers,
2. die Bezeichnung des für die akustischen Messungen benutzten Geräts,
3. die meteorologischen Daten,
4. die Beschreibung der örtlichen Topographie und Vegetation und alles, was die Messungen beeinflussen kann,
5. die gemessenen Werte und die korrigierten Werte der Schalldruckpegel,
6. die höchstzulässige Tourenzahl.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. Juni 2014 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr beigefügt zu werden.

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern und der Chancengleichheit
J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET

ANLAGE II
MUSTERFORMULAR

VOM ANTRAGSTELLER DER REGISTRIERUNG DES MOTORSCHIRMS AUSZUFÜLLEN

(1) LUFTFAHRZEUG

Marke und Typ des Motorschirms:

Marke und Typ des Gleitschirms:

Rückenkonstruktion**/Radkonstruktion**

Einsitzer** /Zweisitzer**

Gesamtleermasse:

Auf dem Rücken getragene Gesamtmasse:

(2) EIGENTÜMER

Name:

Adresse:

Telefon oder Mobiltelefon:

Fax:

E-Mail:

(3) HERSTELLER DES ANTRIEBSSYSTEMS

Name:

Adresse:

Telefon oder Mobiltelefon:

Fax:

E-Mail:

(4) HERSTELLER DES GLEITSCHIRMS

Name:

Adresse:

Telefon oder Mobiltelefon:

Fax:

E-Mail:

(5) HERSTELLER DER RADKONSTRUKTION

Name:

Adresse:

Telefon oder Mobiltelefon:

Fax:

E-Mail:

(6) ABMESSUNGEN/GEWICHT/VORSCHRIFTEN VON EINER STANDARDKOMBINATION EINER AUSRÜSTUNG EINES MOTORISIERTEN GLEITSCHIRMS

(6.1) Gleitschirm

- a) Oberfläche:
- b) Spannweite:
- c) Anzahl der Zellen:
- d) Masse:
- e) Windgrenzen:
- f) minimale Flächenbelastung laut dem Hersteller:
- g) maximale Flächenbelastung laut dem Hersteller:

(6.2) Antriebssystem (ein oder mehrere)

- a) Motorfabrikat:
- b) Motortyp (Hubraum):
- c) Reduzierung der Schwingungsübertragung (Verhältnis):
- d) Vergaserausführung:
- e) Maximale Nutzleistung PS bei UpM
- f) Standschub:
- g) verwendeter Kraftstoff:
- h) Kraftstoff/Öl-Mischung:
- i) Geräuschemissionspegel:
- j) Seriennummer

(6.3) Propeller (einer oder mehrere)

- a) Marke:
- b) Anzahl der Rotorblätter:
- c) Durchmesser:
- d) Seriennummer:

(7) STANDARDLISTE INSTRUMENTE/AUSRÜSTUNG

- a) Höhenmesser (Marke/Typ):
- b) Kompass (Marke/Typ):
- c) Sicherheitsgurt pro Sitz: Ja / Nein **
- d) Schutzvorrichtung für den Propeller: Ja / Nein **
- e) sonstige Ausrüstung, die vom Hersteller verpflichtend ist (Marke/Typ):

Der Antragsteller der Registrierung des Motorschirms erklärt hiermit, dass der Motorschirm, für den er eine Zulassung erhalten möchte, alle technischen Bedingungen erfüllt.

Der Antragsteller der Registrierung des Motorschirms erklärt hiermit, dass er über ein Benutzerhandbuch für den Motorschirm verfügt.

DATUM:

UNTERSCHRIFT DES ANTRAGSTELLERS:

DER GENERALDIREKTION LUFTVERKEHR VORBEHALTEN:

(*) Ausgestellt am:

** Unzutreffendes bitte streichen

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. Juni 2014 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern und der Chancengleichheit
J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET

ANLAGE III**THEORETISCHE UND PRAKTISCHE KENNTNISSE IN BEZUG AUF DAS FÜHREN EINES MOTORSCHIRMS****I. Theoretische Prüfung**

Der Bewerber muss eine theoretische Prüfung mit mindestens 70% der Punkte in jedem der folgenden Fächer bestehen:

1. Aerodynamik

Auf den Flügel wirkende aerodynamische Kräfte - Wirkung der Ruder - Auftriebskraft - Luftwiderstand und Gleitzahl

2. Aerologie

Luft - Luftdruckverhältnisse - Temperaturen - Winde - Wolken - thermische und topographische Wirkungen

3. Flugtechnik

Abflugtechnik - Fliegen bei ruhigen Luftverhältnissen - Höhen- und Richtungskontrolle beim Geradeausflug und im Kurvenflug - Nutzung der Luftströmungen - Landetechniken.

II. Praktische Prüfung

Der Bewerber muss im Alleinflug eine praktische Prüfung bestehen, die Folgendes umfasst:

1. Folgende praktische Übungen, die im Laufe eines oder mehrerer Flüge zu absolvieren sind:

- a) 10 Starts und 10 Landungen,
- b) 3 Landungen mithilfe des Antriebssystems weniger als 20 m vom Ziel entfernt,
- c) 1 Landung weniger als 30 m vom Ziel entfernt aus einer Höhe von 150 m mit abgestelltem Antriebssystem,

2. einen Überlandflug zwischen zwei mindestens 5 km voneinander entfernten Punkten.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. Juni 2014 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr beigelegt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern und der Chancengleichheit
J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET

ANLAGE IV**PRÜFUNGEN ZUM ERLANGEN DER QUALIFIKATION ALS FLUGLEHRER**

Die Prüfungen umfassen:

- I. eine didaktische Prüfung am Boden,**
- II. eine praktische Prüfung.**

I. Didaktische Prüfung am Boden

Der Bewerber stellt seine didaktischen Kenntnisse und Fertigkeiten in folgenden Fächern unter Beweis:

- 1) Rechtsvorschriften der Luftfahrt einschließlich der Bestimmungen des vorliegenden Königlichen Erlasses,
- 2) Aerologie und Meteorologie, Aerodynamik, Flugtechnik und Materialkenntnis und Grundkenntnisse der Luftfahrtnavigation;
- 3) Flugausbildungsmethode einschließlich der Vorbereitung auf den ersten Alleinflug,
- 4) Technik des Führens eines ultraleichten Motorluftfahrzeugs.

II. Praktische Prüfung

Zur Prüfung zugelassen werden die Bewerber, die Prüfung I bestanden haben.

Der Bewerber muss seine Lehrfähigkeit unter Beweis stellen:

- am Boden:

- 1) Auseinanderlegen und Zusammenbauen des Motorschirms mit didaktischen Erklärungen zu den verschiedenen Etappen dieser Vorgänge,
- 2) Beschreibung und Kommentar in Bezug auf die Überprüfung des Gleitschirms und des Antriebssystems nach dem Zusammenbau,
- 3) Erklärung zum Gebrauch der Instrumente.

- im Flug:**a) Übungen:**

- 1) normaler Kurvenflug von 360° nach links und nach rechts in gleichbleibender Höhe,
- 2) starten und, auf Anweisung vom Fluglehrer, das Antriebssystem abstellen und eine perfekte Landung ausführen,

- 3) kompletter Flugplatzrundflug mit Anflug und Durchstarten auf Anweisung vom Fluglehrer;
 - 4) kompletter Flugplatzrundflug mit abschließender Präzisionslandung weniger als 10 m von einer Bodenmarkierung entfernt in einem Versuch. Diese Übung muss in höchstens drei aufeinander folgenden Versuchen zweimal korrekt ausgeführt werden;
 - 5) Präzisionslandung weniger als 20 m von einer Bodenmarkierung entfernt, aus einer Höhe von mindestens 150 m über der Markierung mit abgestelltem Antriebssystem. Diese Übung muss in höchstens drei aufeinander folgenden Versuchen zweimal korrekt ausgeführt werden;
- b) Luftfahrtnavigation:

Vorbereitung und Ausführung eines Überlandflugs zwischen 3 mindestens 7 Kilometer voneinander entfernten Punkten.

Flugzeugführer, die Inhaber eines Berechtigungsscheins zum Führen eines ULM/DPM, einer Privatpilotenlizenz (Flugzeuge), einer Privatpilotenlizenz (Hubschrauber) oder einer höheren Lizenz sind, brauchen diese Luftfahrtnavigationsprüfung nicht abzulegen.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. Juni 2014 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Zulassung von Motorschirmen zum Luftverkehr beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern und der Chancengleichheit
J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET