

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 99 — 2805 [C — 99/14155]

25 MAI 1999. — Arrêté royal fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment les articles 2 et 5;

Considérant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile;

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

Vu l'avis de l'Inspection des Finances du 29 mai 1998;

Vu l'accord du Ministre du Budget du 28 avril 1999;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnés le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence;

Considérant l'obligation pour la Belgique de satisfaire aux articles 30 et suivants du Traité instituant la Communauté européenne;

Considérant que cette obligation a été rappelée par l'avis motivé du 23 mars 1998 de la Commission de l'Union européenne adressé au Royaume de Belgique au titre de l'article 169 du Traité CE;

Considérant que cet avis motivé a invité la Belgique à s'y conformer dans un délai de deux mois et plus particulièrement dans le domaine de prescriptions techniques, essais techniques et autorisations délivrées par les Etats communautaires dans l'aviation ultra-légère;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

Aéronef ultra-léger motorisé : avion ou amphibie de type monoplace ou biplace dont la vitesse de décrochage V_{so} (configuration d'atterrissage, moteur au ralenti) n'excède pas 65 km/h, (35,1 knots) C.A.S., et dont la masse maximale autorisée au décollage ne dépasse pas :

- 300 kg pour l'avion monoplace; ou
- 450 kg pour l'avion biplace; ou
- 330 kg pour l'avion amphibie ou monté sur flotteurs, monoplace; ou
- 495 kg pour l'avion amphibie ou monté sur flotteurs, biplace, pour autant qu'un aéronef ultra-léger motorisé capable d'opérer aussi bien comme avion normal que sur flotteurs reste sous les deux limites fixées pour la masse maximale autorisée au décollage, selon le cas.

Ne sont pas compris dans cette définition les aéronefs à voilure rotative et les aéronefs à décollage à pieds.

Avion ultra-léger motorisé (ULM) : aéronef ultra-léger motorisé dont le contrôle en vol est assuré par des commandes aérodynamiques agissant autour de deux axes au moins.

Avion ultra-léger motorisé de type « aile delta » (DPM) : aéronef ultra-léger motorisé dont le contrôle en vol s'effectue par déplacement du centre de gravité provoqué par le pilote.

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

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.

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 99 — 2805 [C — 99/14155]

25 MEI 1999. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling van de luchtvaart, inzonderheid op de artikelen 2 en 5;

Overwegende de verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart;

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

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën op 29 mei 1998;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting op 28 april 1999;

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen bij de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende de verplichting voor België om te voldoen aan de artikelen 30 en volgende van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap;

Overwegende dat aan deze verplichting werd herinnerd door een met redenen omkleed advies van 23 maart 1998 van de Europese Commissie, dat gericht was aan het Koninkrijk België bij toepassing van artikel 169 van het EG-Verdrag;

Overwegende dat in dit met redenen omkleed advies België verzocht werd zich er naar te schikken binnen een termijn van twee maanden, meer in het bijzonder inzake de technische voorschriften en proeven alsmede de toelatingen verleend door de medelidstaten met betrekking tot de ultralichte luchtvaart;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit, verstaat men onder :

Ultralicht motorluchtvaartuig : vliegtuig of amfibie van het type éénzitter of tweezitter waarvan de overtreksnelheid V_{so} (landingsconfiguratie, motor in traagloop) niet meer bedraagt dan 65 km/h, (35,1 knopen) C.A.S. en waarvan de hoogst toegelaten opstijgmassa niet groter is dan :

- 300 kg voor een vliegtuig van het type éénzitter; of
- 450 kg voor een vliegtuig van het type tweezitter; of
- 330 kg voor een amfibie of een vliegtuig gemonteerd op vlotters, van het type éénzitter; of
- 495 kg voor een amfibie of een vliegtuig gemonteerd op vlotters, van het type tweezitter, voor zover een ultralicht motorluchtvaartuig dat zowel in staat is te opereren als normaal vliegtuig of op vlotters, onder de beide vastgestelde begrenzingen voor de hoogst toegelaten opstijgmassa blijft al naargelang het geval.

Hefschroefvliegtuigen en luchtvaartuigen van het « foot-launched » type vallen niet onder deze definitie.

Ultralicht gemotoriseerd vliegtuig (ULM) : ultralicht motorluchtvaartuig waarvan de controle in vlucht verzekerd wordt door aerodynamische stuurorganen rond tenminste twee assen.

Ultralicht gemotoriseerd vliegtuig van het type « delta-vleugel » (DPM) : ultra-licht motorluchtvaartuig waarvan de controle in vlucht gebeurt door een verplaatsing van het zwaartepunt uitgevoerd door de bestuurder.

Landingsterrein : een deel van het bewegingsgebied dat bestemd is voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen.

Luchtvaartterrein : een bepaald gebied op het land of op het water (des voorkomend met inbegrip van gebouwen, inrichtingen en uitrustingen) dat bestemd is om, geheel of gedeeltelijk, te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de evoluties van luchtvaartuigen.

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

Art. 2. Les articles 2 à 42 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ne sont pas applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés si les conditions fixées par le présent arrêté sont réunies.

Art. 3. Il est tenu auprès de l'administration de l'aéronautique un registre des aéronefs ultra-légers motorisés.

Art. 4. § 1^{er}. Sont enregistrés lorsque la demande en est faite :

1° les aéronefs ultra-légers motorisés appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété à des ressortissants de l'Union Européenne domiciliés en Belgique;

2° les aéronefs ultra-légers motorisés appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété à des personnes morales de droit belge, dont les associés solidaires, les commandités, les administrateurs, les gérants ou mandataires sont des ressortissants de l'Union Européenne.

§ 2. Peuvent être enregistrés, avec l'autorisation du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, ou de son Directeur général de l'administration de l'aéronautique :

1° les aéronefs ultra-légers motorisés appartenant en partie, en pleine propriété ou en nue-propriété :

a) à des ressortissants de l'Union Européenne domiciliés en Belgique;

b) à des personnes morales de droit belge, ne répondant pas aux conditions fixées au § 1, 2°;

2° les aéronefs ultra-légers motorisés appartenant en totalité ou en partie, en pleine propriété ou en nue-propriété :

a) à des Belges domiciliés à l'étranger, mais ayant dans le Royaume un domicile élu aux fins de l'enregistrement;

b) à des personnes morales de droit belge, ne répondant pas aux conditions fixées au § 1, 2°;

c) à des étrangers autorisés à établir leur domicile en Belgique, ou autorisés à résider en Belgique, et qui y résident sans interruption depuis un an au moins;

d) des personnes morales étrangères ayant dans le Royaume un siège d'exploitation, une agence ou un bureau depuis au moins un an sans interruption.

Art. 5. Un extrait du registre des aéronefs ultra-légers motorisés est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Art. 6. Aucun aéronef ultra-léger motorisé enregistré ou immatriculé à l'étranger n'est enregistré en Belgique avant d'avoir été rayé du registre étranger.

Art. 7. L'enregistrement ou l'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement enregistré au registre des aéronefs ultra-légers motorisés, ne produit d'effet dans le Royaume que si son enregistrement dans ce registre a été préalablement rayé.

Art. 8. § 1^{er}. Les personnes visées à l'article 4 qui désirent enregistrer un aéronef ultra-léger motorisé en Belgique, adressent au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou à son Directeur général de l'administration de l'aéronautique, une demande d'enregistrement signée.

§ 2. La demande d'enregistrement mentionne :

1° la marque et le modèle de l'aéronef ultra-léger motorisé, tels que reconnus par la direction technique de l'administration de l'aéronautique, l'année de sa construction et son numéro de série;

2° les nom et domicile du responsable de la construction de l'aéronef ultra-léger motorisé;

3° si le demandeur est une personne physique, ses nom, prénoms, nationalité, profession, domicile et résidence et, éventuellement, son domicile élu; si le demandeur est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant la signature sociale.

Si une ou plusieurs personnes physiques ou morales, autres que le demandeur ont, sur l'aéronef ultra-léger motorisé, des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci, et porte également, pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

Seingebied : een deel van het luchtvaartterrein waar de grondseinen zijn geplaatst.

Art. 2. De artikelen 2 tot 42 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart zijn niet van toepassing op de ultralichte motorluchtvaartuigen indien aan de bij dit besluit vastgestelde voorwaarden is voldaan.

Art. 3. Bij het bestuur van de luchtvaart wordt een register van de ultralichte motorluchtvaartuigen bijgehouden.

Art. 4. § 1. Op aanvraag worden geregistreerd :

1° de ultralichte motorluchtvaartuigen behorende voor de geheelheid in volle of naakte eigendom aan onderdanen uit de Europese Unie die in België hun woonplaats hebben;

2° de ultralichte motorluchtvaartuigen behorende voor de geheelheid in volle of naakte eigendom, aan rechtspersonen naar Belgisch recht, waarvan de hoofdelijke vennoten, de beherende vennoten, de beheerders, de zaakvoerders of lasthebbers onderdanen uit de Europese Unie zijn.

§ 2. Met machtiging van de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast, of van zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart, kunnen geregistreerd worden :

1° de ultralichte motorluchtvaartuigen behorende voor de geheelheid in volle of naakte eigendom :

a) aan onderdanen uit de Europese Unie die in België hun woonplaats hebben;

b) aan rechtspersonen naar Belgisch recht die voldoen aan de eisen gesteld in § 1, 2°;

2° de ultralichte motorluchtvaartuigen behorende voor de geheelheid in volle of naakte eigendom :

a) aan Belgen die hun woonplaats in het buitenland hebben maar met het oog op de registratie een gekozen woonplaats in het Koninkrijk hebben;

b) aan rechtspersonen naar Belgisch recht die niet voldoen aan de eisen gesteld in § 1, 2°;

c) aan vreemdelingen die gemachtigd zijn hun woonplaats in België te vestigen of in België verblijft te houden en die er sedert ten minste één jaar ononderbroken verblijft houden;

d) aan vreemde rechtspersonen die in het Koninkrijk sedert ten minste één jaar ononderbroken een bedrijfszetel, een agentschap of een bureau hebben.

Art. 5. Een uittreksel uit het register van de ultralichte motorluchtvaartuigen wordt uitgereikt aan al wie dit aanvraagt.

Art. 6. Geen enkel in het buitenland geregistreerd of ingeschreven ultralicht motorluchtvaartuig wordt in België geregistreerd alvorens het in het buitenlands register is doorgehaald.

Art. 7. Het registreren of inschrijven in het buitenland van een vroeger in het Belgisch register van de ultralichte motorluchtvaartuigen geregistreerd luchtvaartuig heeft in het Koninkrijk slechts uitwerking indien de registratie in dat register vooraf is doorgehaald.

Art. 8. § 1. De in artikel 4 bedoelde personen, die in België een ultralicht motorluchtvaartuig wensen te registreren, richten aan de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of aan zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart een ondertekende aanvraag tot registratie.

§ 2. In de aanvraag tot registratie wordt opgave gedaan van :

1° het merk en het model van het ultralicht motorluchtvaartuig, zoals goedgekeurd door de technische directie van het bestuur van de luchtvaart, het bouwjaar en zijn reeksnummer;

2° de naam en woonplaats van de verantwoordelijke voor de bouw van het ultralicht motorluchtvaartuig;

3° zo de aanvrager een natuurlijke persoon is, zijn naam, voornamen, nationaliteit, beroep, woon- en verblijfplaats en, in voorkomend geval, zijn gekozen woonplaats; zo de aanvrager een rechtspersoon is, de benaming, de maatschappelijke zetel, de plaats en de datum van oprichting, de naam, voornamen, nationaliteit, woon- en verblijfplaats van de hoofdelijke vennoten, beheerders of zaakvoerders die voor de firma mogen tekenen.

Indien één of meerdere natuurlijke personen of rechtspersonen, andere dan de aanvrager, rechten van eigendom of vruchtgebruik hebben op het luchtvaartuig, vermeldt de aanvraag de aard en de hoegrootheid van die rechten, alsmede, ook voor elk van die personen, de hierboven bepaalde gegevens.

§ 3. La demande est accompagnée :

1° d'un certificat de nationalité de chacune des personnes physiques et des statuts de chacune des personnes morales prises en considération aux fins d'enregistrement;

2° des titres établissant les droits du demandeur sur l'aéronef ultra-léger motorisé;

3° éventuellement d'une attestation de radiation du registre étranger;

4° a) soit d'une attestation délivrée par l'administration des douanes établissant le caractère communautaire de l'aéronef au sens de l'article 1^{er}, 12°, de la loi générale sur les douanes et accises;

b) soit d'une attestation délivrée par l'administration des douanes certifiant que les prescriptions applicables à l'importation temporaire des aéronefs ont été respectées.

5° d'une attestation établie par la direction technique de l'administration de l'aéronautique certifiant que l'aéronef ultra-léger motorisé pour lequel l'enregistrement est demandé, dispose d'une autorisation de type en Belgique.

§ 4. L'obligation prévue à l'article 8, § 3, 4°, a, ne concerne pas les aéronefs usagés pour lesquels il est établi qu'un précédent enregistrement dans le pays a déjà fait l'objet d'une telle attestation et pour autant que, depuis cet enregistrement, ces aéronefs n'aient pas quitté le pays autrement qu'en circulation internationale sans changement de propriétaire.

Art. 9. Tout fait appelant une modification des mentions que doivent contenir, aux termes de l'article 8, la demande et les documents à produire aux fins de l'enregistrement doit être notifié dans les trente jours au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou à son Directeur général de l'administration de l'aéronautique, par le titulaire du certificat d'enregistrement.

Art. 10. Un certificat d'enregistrement est délivré pour tout aéronef régulièrement inscrit au registre des aéronefs ultra-légers motorisés.

Art. 11. En cas de dépossession involontaire du certificat, le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Directeur général de l'administration de l'aéronautique peut le remplacer.

Art. 12. § 1^{er}. Le certificat cesse d'être valable :

1° au cas où les droits du titulaire du certificat prennent fin;

2° en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'enregistrement;

3° en cas de radiation effectuée sur base de l'article 14.

§ 2. Lorsque le certificat cesse d'être valable, son titulaire est tenu de le renvoyer immédiatement au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou au Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 13. L'enregistrement au registre des aéronefs ultra-légers motorisés est rayé d'office :

1° lorsque l'aéronef ultra-léger motorisé est hors d'usage;

2° lorsqu'on est sans nouvelle de l'aéronef ultra-léger motorisé depuis six mois à compter du jour du départ de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues;

3° lorsque les conditions d'enregistrement prévues à l'article 4 ne sont plus remplies.

Art. 14. L'enregistrement effectué sur base de l'article 4, § 2, peut être rayé à tout moment par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration de l'aéronautique. La décision sera motivée.

Art. 15. § 1^{er}. La radiation est notifiée à la personne à qui le certificat d'enregistrement avait été délivré.

§ 2. Un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Art. 16. Tout aéronef ultra-léger motorisé inscrit au registre des aéronefs ultra-légers motorisés porte la marque de la nationalité belge, à savoir les lettres 00, suivie de la marque d'enregistrement consistant en un groupe de trois chiffres ou une combinaison de trois lettres et chiffres maximum, déterminée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

§ 3. Bij de aanvraag worden gevoegd :

1° een nationaliteitsbewijs van elk der natuurlijke personen en de statuten van elk der rechtspersonen, die voor de inschrijving in aanmerking worden genomen ;

2° de titels waaruit de rechten van de aanvrager op het ultralicht luchtvaartuig blijken;

3° in voorkomend geval een getuigschrift van doorhaling in het buitenlandse register;

4° a) ofwel een door de administratie der douane afgegeven attest waaruit blijkt dat het luchtvaartuig een goed is van de Gemeenschap in de zin van artikel 1, 12°, van de algemene wet inzake douane en accijnzen;

b) ofwel een door de administratie der douane afgegeven attest waaruit blijkt dat de douanevoorschriften, die van toepassing zijn op tijdelijk ingevoerde luchtvaartuigen, zijn nageleefd.

5° een attest afgegeven door de technische directie van het Bestuur van de Luchtvaart waarin bevestigd wordt dat het ultralicht motorluchtvaartuig waarvoor de registratie aangevraagd wordt, beschikt over een typetoelating in België.

§ 4. De in artikel 8, § 3, 4°, a, voorziene verplichting geldt niet voor de gebruikte luchtvaartuigen waarvoor aangetoond wordt dat een vorige registratie hier te lande reeds het voorwerp uitmaakte van een dergelijk attest en voor zover deze luchtvaartuigen sedert die registratie het land niet verlaten hebben op een andere wijze dan in het internationaal verkeer zonder verandering van eigenaar.

Art. 9. Van elk feit, dat aanleiding geeft tot wijziging van de gegevens die volgens artikel 8 moeten voorkomen in de aanvraag en de bescheiden voor te leggen met het oog op de registratie, moet binnen dertig dagen door de titularis van het bewijs van registratie schriftelijk kennis worden gegeven aan de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of aan zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 10. Een registratiebewijs wordt afgegeven voor elk behoorlijk in het register van de ultralichte motorluchtvaartuigen ingeschreven luchtvaartuig.

Art. 11. In geval van ongewilde buitenbezitstelling van het bewijs, kan de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart dat vervangen.

Art. 12. § 1. Het bewijs is niet meer geldig :

1° in geval de rechten van de houder van het bewijs een einde nemen;

2° in geval één der oorzaken voor doorhaling van ambtswege van de registratie zich voordoet;

3° in geval de doorhaling plaats heeft op grond van artikel 14.

§ 2. Wanneer het bewijs niet meer geldig is, dient de houder het onmiddellijk terug te zenden aan de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 13. De registratie in het register van de ultralichte motorluchtvaartuigen wordt ambtshalve doorgehaald :

1° wanneer het ultralichte motorluchtvaartuig buiten gebruik is;

2° wanneer men van het ultralichte motorluchtvaartuig geen nieuws meer heeft sedert zes maanden, gerekend van de dag van zijn vertrek of van de dag waarop het laatst ontvangen nieuws betrekking heeft;

3° wanneer niet meer voldaan wordt aan de in artikel 4 omschreven inschrijvingsvoorwaarden.

Art. 14. De registratie, die op grond van artikel 4, § 2, heeft plaats gehad, kan te allen tijde door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart worden doorgehaald. De beslissing zal gemotiveerd zijn.

Art. 15. § 1. Van de doorhaling wordt schriftelijk kennis gegeven aan de persoon aan wie het registratiebewijs was afgegeven.

§ 2. Een bewijs van doorhaling wordt afgegeven aan al wie zulks aanvraagt.

Art. 16. Ieder ultralicht motorluchtvaartuig ingeschreven in het register van de ultralichte motorluchtvaartuigen voert het kenmerk der Belgische nationaliteit, namelijk de letters 00, gevolgd door zijn registratiekenmerk bestaande uit een groep van drie cijfers of een combinatie van maximum drie letters en cijfers als bepaald door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 17. L'emplacement, les dimensions et les caractères de la marque visée à l'article 16 sont prescrits par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 18. Tout commandant d'aéronef ultra-léger motorisé est tenu de veiller à la parfaite visibilité de la marque prévue à l'article 16.

Art. 19. Tout aéronef ultra-léger motorisé porte, fixée de façon apparente au fuselage, une plaque d'identification en matière à l'épreuve du feu, sur laquelle sont gravés sa marque, son modèle et son numéro de série.

Art. 20. § 1^{er}. L'admission à la circulation aérienne d'un aéronef ultra-léger motorisé est constatée par une autorisation restreinte de circulation aérienne.

§ 2. Une autorisation provisoire de vol dite laissez-passer de navigation peut être accordée à tout aéronef ultra-léger motorisé. Celle-ci mentionne les conditions spéciales d'utilisation de l'aéronef.

§ 3. Les documents repris ci-dessus sont délivrés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Ces autorisations sont limitées au territoire national, sauf avec le consentement d'Etats tiers.

Art. 21. § 1^{er}. La demande d'obtention d'une autorisation de type d'un aéronef ultra-léger motorisé doit être accompagnée d'un dossier technique.

Le postulant d'une autorisation de type est responsable des données de navigabilité contenues dans ce dossier technique.

§ 2. La demande d'obtention d'une autorisation restreinte de circulation aérienne pour un aéronef ultra-léger motorisé individuel doit être accompagnée d'un certificat de conformité.

§ 3. Le contenu du dossier technique, la forme du certificat de conformité, ainsi que les procédures à suivre sont fixés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 22. Les aéronefs ultra-légers motorisés doivent pouvoir accomplir les performances suivantes :

- 1° décoller d'un plan horizontal;
- 2° effectuer du vol plané et atterrir avec le système de propulsion à l'arrêt;
- 3° effectuer du vol de croisière à une vitesse au moins égale à la vitesse de décrochage multipliée par 1,5.

Les aéronefs ultra-légers motorisés doivent posséder une résistance structurelle correspondante aux facteurs de charge ultime de + 6 et -3.

Le niveau de bruit émis par l'aéronef ultra-léger motorisé et mesuré selon la méthode décrite en annexe I au présent arrêté ne peut dépasser 88 dB (A) pour l'aéronef monoplace, et 92 dB (A) pour l'aéronef biplace.

Art. 23. Les aéronefs ultra-légers motorisés doivent être assemblés, vérifiés et essayés suivant les prescriptions du fabricant. Les matériaux et pièces utilisés doivent être d'origine.

Art. 24. L'équipement minimum suivant doit être installé à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé :

- 1° un indicateur de vitesse (anémomètre);
- 2° un altimètre;
- 3° un compte-tours de moteur;
- 4° une boussole;
- 5° un harnais par siège;
- 6° un indicateur de pression d'huile dans le cas d'un moteur quatre-temps;
- 7° un indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur dans le cas d'un moteur refroidi par liquide.

Art. 25. Les indications suivantes doivent être installées à bord de l'aéronef ultra-léger motorisé et clairement lisibles en vol pour le pilote :

- 1° la masse maximale autorisée au décollage;

Art. 17. De plaats, afmetingen en karakters van het in artikel 16 bedoeld kenmerk worden voorgeschreven door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 18. Elke gezagvoerder van een ultralicht motorluchtvaartuig moet er over waken dat het in artikel 16 bedoelde kenmerk goed zichtbaar is.

Art. 19. Elk ultralicht motorluchtvaartuig zal op een goed in 't oog vallende plaats op de romp een identificatieplaat van een vuurvaste stof dragen, waarop het merk, het model en het serienummer gegraveerd zijn.

Art. 20. § 1. De toelating tot het luchtverkeer van een ultralicht motorluchtvaartuig wordt vastgesteld door een beperkte toelating tot het luchtverkeer.

§ 2. Een voorlopige toelating tot het luchtverkeer, luchtvaartpas genoemd, kan toegekend worden aan elk ultralicht motorluchtvaartuig. Deze luchtvaartpas vermeldt de bijzondere voorwaarden van het gebruik van het luchtvaartuig.

§ 3. Bovenstaande documenten worden uitgereikt door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Deze toelatingen zijn beperkt tot het Rijksgebied, behoudens met toestemming van derde Staten.

Art. 21. § 1. De aanvraag tot het bekomen van een typetoelating voor een ultralicht motorluchtvaartuig moet vergezeld zijn van een technisch dossier.

De postulant voor een typetoelating is verantwoordelijk voor de luchtwaardigheidsgegevens die dit technisch dossier bevat.

§ 2. De aanvraag tot het bekomen van een beperkte toelating tot het luchtverkeer voor een individueel ultralicht motorluchtvaartuig dient vergezeld te zijn van een gelijkvormigheidsattest.

§ 3. De inhoud van het technisch dossier en de vorm van het gelijkvormigheidsattest, evenals de te volgen procedures zijn vastgesteld door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 22. De ultralichte motorluchtvaartuigen moeten volgende prestaties kunnen uitvoeren :

- 1° opstijgen van een horizontaal vlak;
- 2° glijvluchten uitvoeren en landen met de voortstuwingsinstallatie buiten werking;
- 3° kruisvluchten uitvoeren aan een snelheid die ten minste gelijk is aan de overtreksnelheid vermenigvuldigd met 1,5.

De ultralichte motorluchtvaartuigen moeten een structurele weerstand verdragen overeenstemmend met ultieme belastingsfactoren van +6 en -3.

Het niveau van het door het ultralicht motorluchtvaartuig voortgebrachte geluid, gemeten volgens de methode beschreven in bijlage I tot dit besluit, mag niet hoger zijn dan 88 dB (A) voor een luchtvaartuig van het type éénzitter, en dan 92 dB (A) voor een luchtvaartuig van het type tweezitter.

Art. 23. De ultralichte motorluchtvaartuigen moeten gebouwd, nagekeken en getest zijn volgens de voorschriften van de fabrikant. Het materiaal en de gebruikte onderdelen moeten oorspronkelijk zijn.

Art. 24. De volgende minimum uitrusting moet aan boord van een ultralicht motorluchtvaartuig geïnstalleerd zijn :

- 1° een snelheidsaanwijzer (anemometer);
- 2° een hoogtemeter;
- 3° een toerenteller van de motor;
- 4° een kompas;
- 5° een harnas per zetel;
- 6° een oliedrukmeter in het geval van een viertaktmotor;
- 7° een temperatuuraanwijzer voor de koelvloeistof van de motor in het geval van een motor gekoeld door vloeistof.

Art. 25. De volgende aanwijzingen moeten, goed leesbaar voor de bestuurder in vlucht, aan boord van het ultralicht motorluchtvaartuig aangebracht worden :

- 1° de hoogst toegelaten opstijgmassa;

2° les vitesses :

- de décrochage (Vs);
- de croisière (Vc);
- maximale à ne pas dépasser (Vne);

3° la vitesse limite du vent de travers au-delà de laquelle les évolutions de l'aéronef ultra-léger motorisé sont interdites;

4° toute autre indication utile permettant l'utilisation de l'aéronef en toute sécurité.

Art. 26. L'aéronef ultra-léger motorisé ne peut être utilisé que s'il se trouve dans un état d'entretien tel que ses caractéristiques de base sont maintenues et s'il présente toutes les garanties d'un fonctionnement sûr.

A cet effet, il doit être établi pour chaque aéronef ultra-léger motorisé un livret où doivent être mentionnés les incidents techniques et les travaux de maintenance, notamment les réparations, le remplacement de pièces, toute dépose et repose de moteur.

Tous les travaux et inspections doivent être exécutés conformément au manuel d'utilisation faisant partie du dossier technique visé à l'article 21, § 1, 1°.

Art. 27. Peuvent être acceptés pour la délivrance d'une autorisation de type d'un aéronef ultra-léger motorisé légalement fabriqué et/ou commercialisé dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou qui est originaire d'un Etat AELE partie contractante à l'accord EEE :

1° les prescriptions de conception, de fabrication et de contrôle dans d'autres Etats membres, pour autant qu'elles assurent un niveau de sécurité équivalent à celui requis par la réglementation belge;

2° les certificats d'essai délivrés dans d'autres Etats membres par des organismes agréés indépendants offrant des garanties techniques et professionnelles, attestant la conformité à la réglementation belge ou à des prescriptions d'autres Etats membres dont le niveau de sécurité est équivalent à celui requis par la réglementation belge.

Les certificats attestant la réalisation partielle des essais requis seront pris en considération sous réserve de la possibilité d'exiger que soient effectués des essais complémentaires nécessaires pour assurer la sécurité des appareils;

3° les autorisations de type délivrées dans d'autres Etats membres, pour autant que l'obtention de ces autorisations résulte du respect de prescriptions et d'un contrôle effectué dans les conditions décrites aux 1° et 2°.

Art. 28. L'autorisation restreinte de circulation aérienne peut être retirée par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration de l'aéronautique :

1° en cas de modification structurelle apportée à l'aéronef ou à un élément de l'aéronef;

2° en cas d'avarie;

3° en cas de défaut d'entretien;

4° si l'aéronef ultra-léger motorisé comporte un vice présentant un danger pour la sécurité aérienne.

Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou le Directeur général de l'administration de l'aéronautique retire l'autorisation de type d'un aéronef ultra-léger motorisé qui présente un vice affectant la sécurité de vol de ce type d'aéronef.

Art. 29. Nul aéronef ultra-léger motorisé n'est admis à la circulation aérienne s'il n'est enregistré et s'il n'a à son bord :

1° le certificat d'enregistrement;

2° l'autorisation restreinte de circulation aérienne ou le laissez-passer de navigation;

3° les autorisations de vol des membres d'équipage de conduite;

4° le carnet de route;

5° la licence de la station de radio, s'il est muni d'un tel appareil;

6° le certificat restreint de radio-téléphoniste de l'utilisateur de l'installation radio.

Les documents visés aux points 1° à 5° sont établis conformément aux dispositions fixées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration de

2° de snelheden :

— overtrekken (Vs);

— kruisen (Vc);

— maximale en niet te overschrijden (Vne);

3° de limietsnelheid van de zijwind waarboven het gebruik van het ultralicht motorluchtvaartuig verboden is;

4° elke andere nuttige aanwijzing die toelaat het luchtvaartuig in alle veiligheid te gebruiken.

Art. 26. Het ultralicht motorluchtvaartuig mag enkel gebruikt worden als het zich in zulke staat van onderhoud bevindt dat zijn basiskarakteristieken behouden blijven en het alle waarborgen vertoont voor een veilig gebruik.

Hiervoor moet er voor elk ultralicht motorluchtvaartuig een boekje bijgehouden worden waarin alle technische incidenten en onderhoudswerken, inzonderheid de herstellingen, het vervangen van de onderdelen en elk uitnemen en terugplaatsen van de motor, moeten worden vermeld.

Alle werken en controles moeten uitgevoerd worden volgens het gebruikershandboek dat deel uitmaakt van het technisch dossier waarvan sprake in artikel 21, § 1, 1°.

Art. 27. Voor de aflevering van een typetoelating voor een ultralicht motorluchtvaartuig dat wettig is gebouwd en/of in de handel gebracht in een andere Lidstaat van de Europese Unie of afkomstig is uit een Staat van de EVHA die partij is bij het EER-Akkoord kunnen aanvaard worden :

1° de voorschriften aangaande ontwerp, fabricatie en controle in andere Lidstaten voor zover deze een veiligheidsniveau verzekeren gelijkwaardig aan datgene vereist door de Belgische reglementering;

2° de certificaten van testen afgeleverd in andere Lidstaten door erkende onafhankelijke organismen die technische en professionele waarborgen bieden, dewelke de gelijkvormigheid bevestigen aan de Belgische reglementering of aan voorschriften van andere Lidstaten waarvan het veiligheidsniveau gelijkwaardig is aan dit vereist door de Belgische reglementering.

De certificaten die slechts de gedeeltelijke realisatie van de vereiste testen bevestigen, zullen in overweging genomen worden mits de mogelijkheid bestaat de uitvoering van bijkomende testen te eisen noodzakelijk om de veiligheid van de toestellen te verzekeren;

3° de typetoelatingen afgeleverd in andere Lidstaten, voor zover het verkrijgen van deze toelatingen resulteert uit het respecteren van voorschriften en van een controle uitgevoerd volgens de voorwaarden beschreven in 1° en 2°.

Art. 28. De beperkte toelating tot het luchtverkeer kan ingetrokken worden door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart :

1° in geval een wijziging aan de structuur van het luchtvaartuig of van een onderdeel van het luchtvaartuig is aangebracht;

2° in geval van averij;

3° in geval van gebrek aan onderhoud;

4° indien het ultralicht motorluchtvaartuig een gebrek vertoont waardoor de luchtvaartveiligheid in gevaar wordt gebracht.

De Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast, of zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart trekt de typetoelating in voor het ultralicht motorluchtvaartuig dat een gebrek vertoont waardoor de vliegveiligheid van dat type van luchtvaartuig wordt aangetast.

Art. 29. Geen ultralicht motorluchtvaartuig wordt tot het luchtverkeer toegelaten indien het niet is geregistreerd en indien het de volgende bescheiden niet meevoert :

1° het registratiebewijs;

2° de beperkte toelating tot het luchtverkeer of de luchtvaartpas;

3° de toelatingen tot het vliegen van het stuurpersoneel;

4° het reisdagboek;

5° de vergunning voor radio-installatie, indien het daarvan voorzien is;

6° het beperkt bewijs van radiotelefonist van de gebruiker van de radio-installatie.

De in punten 1° tot 5° genoemde bescheiden worden opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of van de Directeur-generaal van het bestuur

l'aéronautique. Le document visé au point 6° est établi conformément aux dispositions fixées par le Ministre ayant les télégraphes et les téléphones dans ses attributions.

Art. 30. Nul ne peut piloter un aéronef ultra-léger motorisé s'il n'est titulaire de l'autorisation et de la qualification correspondant à ses fonctions.

Art. 31. § 1^{er}. L'autorisation d'entraînement à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé autorise le titulaire à effectuer :

- 1° des vols en double commande;
- 2° des vols locaux seul à bord sous la surveillance d'un moniteur;

- 3° des vols sur campagne seul à bord avec l'autorisation d'un moniteur, à condition de justifier de l'expérience minimale de deux vols sur campagne en double commande.

§ 2. Pour obtenir l'autorisation d'entraînement à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé, le requérant doit :

- 1° être âgé de 16 ans au moins;
- 2° produire un certificat de bonnes conduite, vie et mœurs, délivré depuis moins d'un mois, et précisant qu'il est destiné à une administration publique. Le requérant mineur d'âge produira en outre une autorisation écrite de son représentant légal, dont la signature aura été légalisée;
- 3° satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale prescrites.

Art. 32. § 1^{er}. L'autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé constate l'aptitude du titulaire à :

- 1° s'entraîner au pilotage de tout aéronef ultra-léger motorisé, sous la surveillance d'un moniteur;
- 2° piloter seul à bord, tout aéronef ultra-léger motorisé pour lequel il a établi sa compétence conformément aux articles 36, 37 ou 38;

- 3° piloter un aéronef ultra-léger motorisé pour lequel il a établi sa compétence conformément aux articles 36, 37 ou 38, avec un passager à bord, à condition :

- a) d'avoir effectué au moins 30 heures de vol seul à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé. Toutefois, pour un ULM, ce temps de vol est réduit à 10 heures pour les détenteurs d'une licence de pilote privé d'avions au moins, en cours de validité;
- b) de démontrer avoir la compétence requise, en présence d'un moniteur, qui en fera mention dans le carnet de vol de l'intéressé.

§ 2. Pour obtenir l'autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé, le requérant doit :

- 1° être âgé de 16 ans révolus;
- 2° être titulaire d'une autorisation d'entraînement à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé, en cours de validité ou d'au moins une licence de pilote privé en cours de validité;
- 3° avoir satisfait à l'examen portant sur les matières de législation (notions) et de réglementation aériennes de l'épreuve de connaissances générales relatives à la licence de pilote privé d'avions, d'hélicoptères ou de pilote de ballon libre au moins. Cet examen portera en particulier sur les matières à connaître par le pilote d'un aéronef ultra-léger motorisé;
- 4° avoir fait la preuve devant un examinateur, qui en fera mention sur le carnet de vol du pilote, des connaissances théoriques et pratiques déterminées en annexe II. L'examineur constate la réussite ou l'échec du candidat et fait rapport au Directeur Général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 33. L'autorisation d'entraînement ou de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé est valable pendant une période n'excédant pas 24 mois prenant cours à la date de la décision constatant l'aptitude physique et mentale du requérant. Elle est renouvelée pour des périodes successives n'excédant pas 24 mois si le titulaire satisfait aux conditions d'aptitude physique et mentale prescrites et s'il a effectué, comme pilote, au cours des vingt-quatre mois précédents, cinquante heures de vol.

A défaut d'une telle expérience, l'autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé peut être renouvelée sur présentation d'une déclaration d'un moniteur certifiant le maintien des aptitudes.

Cette déclaration devra être établie au maximum trois mois avant la demande de renouvellement.

van de Luchtvaart. Het in punt 6° genoemde bescheid wordt opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van de Minister tot wiens bevoegdheid de telegrafie en telefonie behoren.

Art. 30. Niemand mag een ultralicht motorluchtvaartuig besturen indien hij geen houder is van de met zijn functie overeenstemmende toelating tot het vliegen en bevoegdverklaring.

Art. 31. § 1. De toelating tot het oefenen aan boord van een ultralicht motorluchtvaartuig geeft aan de houder de toelating om :

- 1° dubbelbesturingsvluchten uit te voeren;
- 2° lokale vluchten uit te voeren als enig inzittende onder toezicht van een moniteur;

- 3° als enig inzittende, met toelating van de moniteur, overlandvluchten uit te voeren op voorwaarde een ervaring van twee overlandvluchten in dubbelbesturing te bezitten.

§ 2. Om de toelating te bekomen tot het oefenen aan boord van een ultralicht motorluchtvaartuig, moet de aanvrager :

- 1° ten minste 16 jaar oud zijn;
- 2° een getuigschrift van goed zedelijk gedrag voorleggen, uitgereikt sedert minder dan een maand en met de vermelding « ten behoeve van een openbaar bestuur ». De minderjarige aanvrager moet bovendien een geschreven toelating voorleggen van zijn wettelijke vertegenwoordiger wiens handtekening moet gelegaliseerd zijn;
- 3° voldoen aan de voorgeschreven eisen inzake lichaams- en geestesgeschiktheid.

Art. 32. § 1. Uit de toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig blijkt dat de houder de geschiktheid heeft tot :

- 1° het oefenen in het besturen van elk ultralicht motorluchtvaartuig, onder toezicht van een moniteur;
- 2° het besturen, als enig inzittende, van elk ultralicht motorluchtvaartuig waarvoor hij overeenkomstig artikelen 36, 37 of 38 zijn bevoegdheid heeft bewezen;

- 3° het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig waarvoor hij overeenkomstig artikelen 36, 37 of 38 zijn bevoegdheid heeft bewezen, met een passager aan boord, op voorwaarde :

- a) ten minste 30 vlieguren uitgevoerd te hebben als enig inzittende van een ultralicht motorluchtvaartuig. Voor een ULM wordt deze vliegtijd teruggebracht op 10 uren, voor de houders van ten minste een geldige vergunning van privaat bestuurder van vliegtuigen;
- b) ten overstaan van een moniteur, die er melding van maakt in het vliegboek van betrokkene, te bewijzen over de vereiste bekwaamheid te beschikken.

§ 2. Om de toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig te bekomen, moet de aanvrager :

- 1° de leeftijd van 16 jaar bereikt hebben,
- 2° houder zijn van een geldige toelating tot het oefenen aan boord van een ultralicht motorluchtvaartuig of van tenminste een geldige vergunning van privaat piloot;
- 3° geslaagd zijn voor het examen over de vakken luchtvaartwetgeving (begrippen) en -reglementering dat deel uitmaakt van het examen over algemene kennis voor het bekomen van tenminste de vergunning van privaat bestuurder van vliegtuigen, van helikopters of bestuurder van vrije ballon. Dit examen zal in het bijzonder handelen over de door een bestuurder van een ultralicht motorluchtvaartuig te kennen stof;

- 4° het bewijs geleverd hebben, ten overstaan van een examinator die er melding van maakt in het vliegboek van de bestuurder, van de theoretische en praktische kennis bepaald in bijlage II. De examinator stelt vast dat de kandidaat geslaagd dan wel gezakt is en brengt hierover verslag uit aan de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 33. De toelating tot het oefenen of het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig is geldig voor een periode van ten hoogste 24 maanden, ingaande op de datum van de beslissing waarbij de aanvrager lichamelijk en geestelijke geschikt is verklaard. Zij wordt hernieuwd voor opeenvolgende periodes van ten hoogste 24 maanden indien de houder voldoet aan de voorgeschreven eisen van lichamelijke en geestelijke geschiktheid en indien hij als bestuurder tijdens de vierentwintig voorgaande maanden vijftig uren heeft gevlogen.

Bij gebrek aan deze ervaring kan de toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig hernieuwd worden mits voorlegging van een verklaring van een moniteur waarin het behoud van geschiktheid bevestigd wordt.

Deze verklaring zal ten vroegste drie maanden voor de aanvraag tot hernieuwing opgemaakt zijn.

Art. 34. La qualification d'aéronefs ultra-légers motorisés détermine le groupe d'aéronefs ultra-légers motorisés à bord desquels les privilèges conférés par l'autorisation de pilotage peuvent s'exercer.

Art. 35. Les qualifications sont accordées par groupe et réparties comme suit :

- 1° les avions ultra-légers motorisés (ULM);
- 2° les avions ultra-légers motorisés de type « aile delta » (DPM).

Dans le groupe ULM, il y a trois modèles à savoir :

- les ULM à 2 axes;
- les ULM à 3 axes;
- les ULM équipés de dispositifs hypersustentateurs.

Art. 36. La réussite des examens imposés pour l'obtention d'une autorisation de pilotage confère au candidat la qualification pour le groupe d'aéronefs ultra-légers motorisés utilisé lors de ces épreuves.

Art. 37. Une qualification supplémentaire de groupe est délivrée au candidat qui a satisfait aux examens pratiques relatifs à ce groupe et déterminés en annexe II.

Art. 38. Le titulaire d'une qualification de groupe ULM doit, pour effectuer un vol sur un ULM d'un autre modèle que celui qu'il a utilisé lors des épreuves de qualification, établir sa compétence pour la conduite dudit modèle devant un moniteur.

Il est soumis à la même obligation s'il n'a plus piloté un modèle ULM depuis plus de douze mois.

Art. 39. La durée d'une qualification de groupe est la même que celle de l'autorisation à laquelle elle est associée.

La qualification de groupe n'est renouvelée que si le titulaire a effectué en tant que pilote d'un aéronef ultra-léger motorisé de ce groupe au moins dix atterrissages et dix décollages pendant les six derniers mois. A défaut d'une telle expérience, la qualification de groupe peut être renouvelée sur présentation d'une déclaration d'un moniteur de ce groupe certifiant le maintien de la compétence exigée.

Art. 40. La qualification de moniteur permet au titulaire :

- a) de diriger l'entraînement pour l'obtention de l'autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé;
- b) de contrôler le maintien de la compétence pour le renouvellement de l'autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé et des qualifications y associées.

Art. 41. Pour obtenir la qualification de moniteur, le requérant doit :

1° indiquer pour quel groupe d'aéronefs ultra-légers motorisés il désire obtenir la qualification de moniteur;

2° être titulaire d'une autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé en cours de validité avec la qualification du groupe pour lequel il désire obtenir la qualification de moniteur;

3° avoir une expérience d'au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'un aéronef ultra-léger motorisé du groupe qu'il désire utiliser pour l'écologie.

Pour l'écologie à bord d'un ULM uniquement, les heures de vol effectuées en tant que commandant de bord d'un avion, d'un planeur ou d'un motoplaneur sont prises en compte dans le calcul des 100 heures visées ci-dessus, à concurrence de 50 heures au maximum;

4° avoir effectué 20 heures avec passager à bord, sur le groupe d'aéronefs ultra-légers motorisés qu'il désire utiliser pour l'écologie;

5° avoir effectué seul à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé quatre vols sur campagne, comportant des atterrissages sur quatre aérodromes différents;

6° faire parvenir les documents suivants à l'administration de l'aéronautique :

- a) le manuel de vol ou à défaut la description technique disponible de l'aéronef ultra-léger motorisé;
- b) le programme détaillé d'instruction en vol qu'il a établi pour l'aéronef ultra-léger motorisé comprenant notamment la description des étapes successives de ce programme et de sa méthode d'instruction;

Art. 34. De bevoegdverklaring voor ultralichte motorluchtvaartuigen bepaalt de groep van de ultralichte motorluchtvaartuigen aan boord van dewelke de voorrechten van de toelating tot het vliegen mogen uitgeoefend worden.

Art. 35. De bevoegdverklaringen worden toegekend per groep en als volgt ingedeeld :

- 1° de ultralichte gemotoriseerde vliegtuigen (ULM);
- 2° de ultralichte gemotoriseerde vliegtuigen van het type « delta-vleugel » (DPM).

In de groep van de ULM's, zijn er drie modellen, te weten :

- de ULM's bestuurd rond 2 assen;
- de ULM's bestuurd rond 3 assen;
- de ULM's uitgerust met vleugelkleppen.

Art. 36. Het slagen voor de examens opgelegd voor het verkrijgen van een toelating tot het vliegen, geeft aan de kandidaat de bevoegdheid voor de groep van ultra-lichte motorluchtvaartuigen die bij de examens gebruikt wordt.

Art. 37. Een bijkomende groepsbevoegdverklaring wordt uitgereikt aan de kandidaat die voor deze groep voldoet aan de praktische examens bepaald in bijlage II.

Art. 38. De houder van de groepsbevoegdverklaring ULM, wil hij een vlucht uitvoeren met een ander model van ULM dan dit dat hij bij het examen voor het bekomen van de bevoegdverklaring heeft gebruikt, moet zijn bedrevenheid inzake besturing van bedoeld model aantonen ten overstaan van een moniteur.

Hij is aan dezelfde verplichting onderworpen indien hij een model van ULM sedert meer dan twaalf maanden niet meer heeft bestuurd.

Art. 39. De termijn van geldigheid van een groepsbevoegdverklaring is gelijk aan die van de toelating waarbij zij behoort.

De groepsbevoegdverklaring wordt slechts hernieuwd indien de houder als bestuurder van een ultralicht motorluchtvaartuig van die groep ten minste tien opstijgingen en tien landingen heeft uitgevoerd tijdens de voorafgaande zes maanden. Bij gebrek aan deze ervaring kan de groepsbevoegdverklaring hernieuwd worden mits voorlegging van een verklaring van een moniteur waarin het behoud van de vereiste bedrevenheid wordt bevestigd.

Art. 40. De bevoegdverklaring moniteur laat de houder toe :

- a) onderricht te geven in het besturen met het oog op het verkrijgen van de toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig;
- b) toezicht uit te oefenen op het behoud van geschiktheid met het oog op de hernieuwing van de toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig en de erbij horende bevoegdverklaringen.

Art. 41. Om de bevoegdverklaring als moniteur te bekomen moet de aanvrager :

1° aanduiden voor welke groep van ultralichte motorluchtvaartuigen hij wenst de bevoegdverklaring van moniteur te bekomen;

2° houder zijn van een geldige toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig met de bevoegdverklaring voor de groep waarop hij de bevoegdverklaring als moniteur wenst te bekomen;

3° een ervaring hebben van minstens 100 vliegingen als bestuurder van een ultralicht motorluchtvaartuig van de groep die hij wenst te gebruiken voor het geven van scholing.

Voor het geven van scholing met een ULM kunnen de vliegingen die uitgevoerd werden als gezagvoerder van een vliegtuig, een zweefvliegtuig of een motorzwever voor ten hoogste 50 uren in rekening worden gebracht voor het behalen van de hogervermelde 100 uren;

4° 20 vliegingen hebben uitgevoerd met passagier aan boord op de groep van ultralichte motorluchtvaartuigen die hij wenst te gebruiken voor het geven van scholing;

5° alleen aan boord van een ultralicht motorluchtvaartuig vier overlandvluchten hebben uitgevoerd, waarbij op vier verschillende vliegvelden werd geland;

6° volgende bescheiden indienen bij het bestuur van de luchtvaart :

- a) het vlieghandboek of de beschikbare technische beschrijving van het ultralicht motorluchtvaartuig;
- b) het gedetailleerd instructieprogramma in vlucht door hem opgevoerd voor het ultralicht motorluchtvaartuig met inbegrip van de opeenvolgende stappen in dit programma en zijn instructiemethode;

c) un exemplaire du cours théorique qu'il se propose d'utiliser pour enseigner à ses élèves les matières suivantes :

- la législation et la réglementation aériennes;
- les données techniques et opérationnelles de l'aéronef ultra-léger motorisé;
- la technique du vol;
- le fonctionnement et le montage des instruments installés à bord de l'aéronef ultra-léger motorisé;
- la météorologie et la micrométéorologie;
- l'aérodynamique;
- les moteurs utilisés sur les aéronefs ultra-légers motorisés;
- la navigation aérienne adaptée aux aéronefs ultra-légers motorisés;

7° avoir satisfait aux épreuves visées à l'annexe III.

Art. 42. Les privilèges afférents à la qualification de moniteur peuvent être exercés pendant une période n'excédant pas trois ans. Par la suite, l'exercice des fonctions de moniteur sera autorisé pour de nouvelles périodes n'excédant pas trois ans si l'intéressé fournit au courant de la dernière année de la validité de sa qualification de moniteur la preuve du maintien de sa compétence comme moniteur devant un examinateur désigné par le Directeur Général de l'administration de l'aéronautique.

Les moniteurs en fonction à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté devront satisfaire à la condition précitée dans les trois ans à partir de cette date.

Art. 43. Le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique établit, sur proposition du Directeur Général de l'administration de l'aéronautique, une liste de personnes appelées à titre personnel, en fonction de leurs connaissances scientifiques ou techniques, à faire subir les épreuves pour l'obtention des autorisations de pilotage, des qualifications de groupe supplémentaires ou de la qualification de moniteur.

Toute personne à qui des sanctions pénales ou administratives auront été infligées suite à une ou plusieurs infractions à la législation aéronautique ou à la réglementation aéronautique dans les trois ans précédant la demande ne sera pas désignée en tant qu'examineur.

Toute sanction pénale ou administrative à l'encontre d'un examinateur entraînera automatiquement le retrait de sa désignation en tant qu'examineur. Toute nouvelle demande de sa part ne sera prise en considération qu'après l'expiration du délai visé au paragraphe précédent.

Art. 44. Le Directeur Général de l'administration de l'aéronautique fixe la manière d'introduire les demandes d'examens et prend les dispositions nécessaires à l'organisation des épreuves.

Les épreuves en vol sont présentées devant des examinateurs figurant sur la liste visée à l'article 43 et désignés par le Directeur Général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 45. Nul ne peut prendre part en qualité d'examineur à une épreuve à laquelle participe son conjoint ou l'un de ses parents ou alliés jusqu'au 4^e degré.

Art. 46. Pour tout examen pour lequel il a été désigné, l'examineur constate la réussite ou l'échec du candidat et fait rapport au Directeur Général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 47. Les autorisations d'entraînement ou de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé ainsi que les qualifications sont délivrées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

L'exercice des privilèges des autorisations d'entraînement et de pilotage est limité au territoire national, sauf avec le consentement d'Etats tiers.

Ces autorisations et qualifications peuvent être retirées ou restreintes à tout moment par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son Directeur général de l'administration de l'aéronautique pour la durée qu'il détermine, si le titulaire compromet la sécurité des personnes ou des biens ou enfreint la législation aéronautique ou la réglementation aéronautique.

Art. 48. Le pilote est tenu d'inscrire chronologiquement, dans son carnet de vol, tous ses vols en précisant le groupe de l'aéronef ultra-léger motorisé utilisé et son enregistrement, la durée du vol ainsi que les lieux de décollage et d'atterrissage. Les vols effectués sous la supervision d'un moniteur seront contresignés par ce dernier dans le carnet de vol.

c) een exemplaar van de cursus die hij voornemens is te gebruiken om aan zijn leerlingen onderricht te geven in volgende vakken :

- luchtvaartwetgeving en -reglementering;
- technische en operationele gegevens van het ultralicht motorluchtvaartuig;
- techniek van het vliegen;
- de werking en de montage van de instrumenten aangebracht aan boord van het ultralicht motorluchtvaartuig;
- meteorologie en micrometeorologie;
- aërodynamica;
- motoren gebruikt op de ultralichte motorluchtvaartuigen;
- de luchtvaartnavigatie aangepast aan de ultralichte motorluchtvaartuigen;

7° geslaagd zijn voor de bij bijlage III bedoelde examens.

Art. 42. De voorrechten verbonden aan de bevoegdverklaringen als moniteur kunnen worden uitgeoefend gedurende een periode van ten hoogste drie jaar. Daarna wordt de uitoefening van deze voorrechten opnieuw toegelaten voor periodes van ten hoogste drie jaar indien betrokkene tijdens de loop van het laatste jaar van de geldigheid van zijn bevoegdverklaring als moniteur het bewijs levert van het behoud van zijn bedrevenheid als moniteur ten overstaan van een door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart aangeduide examinator.

De moniteurs in functie op de datum van in werking treden van dit besluit moeten aan de voormelde voorwaarde voldoen binnen de drie jaar na deze datum.

Art. 43. De Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast, stelt op voordracht van de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart, een lijst op van personen die op grond van hun wetenschappelijke of technische kennis, ten persoonlijke titel, aangewezen worden om de examens af te nemen voor het bekomen van de toelatingen tot het besturen, de bijkomende groepsbevoegdverklaringen of de bevoegdverklaring van moniteur.

Iedere persoon die in de loop van de drie voorgaande jaren het voorwerp uitmaakte van een penale of administratieve sanctie als gevolg van een of meerdere inbreuken tegen de luchtvaartwetgeving of -reglementering zal niet als examinator aangewezen worden.

Elke penale of administratieve sanctie die tegen een examinator genomen wordt, zal automatisch leiden tot het intrekken van zijn aanwijzing als examinator. Elke nieuwe aanvraag vanwege hem zal slechts in overweging genomen worden na verloop van de in vorige paragraaf vermelde termijn.

Art. 44. De Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart stelt de wijze voor het indienen van de examenaanvragen vast en treft de nodige schikkingen voor de inrichting van de examens.

De examens in vlucht worden afgelegd voor examinatoren die voorkomen op de lijst bedoeld in artikel 43 en die aangeduid worden door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 45. Niemand mag bij een examen als examinator optreden wanneer zijn/haar echtgenote/echtgenoot of een van zijn bloed- of aanverwanten tot in de 4^e graad aan dit examen deelneemt.

Art. 46. Voor elk examen waarvoor hij aangeduid werd stelt de examinator vast dat de kandidaat geslaagd dan wel gezakt is en brengt hierover rapport uit aan de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 47. De toelatingen tot het oefenen of tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig evenals de bevoegdverklaringen worden toegelaten door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

De uitoefening van de voorrechten van de toelatingen tot het oefenen en van de toelatingen tot het besturen is beperkt tot het Rijksgebied, behoudens met toestemming van derde Staten.

Deze toelatingen en bevoegdverklaringen kunnen steeds, voor de duur die hij bepaalt, ingetrokken of beperkt worden door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart indien de houder de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengt of de luchtvaartwetgeving of -reglementering niet naleeft.

Art. 48. De bestuurder is ertoe gehouden al zijn vluchten chronologisch in zijn vliegboek in te schrijven en daarbij telkens de groep van het gebruikte ultralicht motorluchtvaartuig en zijn registratie, de duur van de vlucht alsook de plaatsen van opstijgen en landen te vermelden. De vluchten uitgevoerd onder toezicht van een moniteur zullen door deze laatste afgetekend worden in het vliegboek.

Art. 49. § 1^{er}. Les documents visés à l'article 29 et le livret visé à l'article 26 doivent être présentés sur simple demande aux agents désignés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par son Directeur général de l'administration de l'aéronautique.

§ 2. Le carnet de vol doit être présenté avant la délivrance d'une autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé ou d'une qualification nouvelle et avant le renouvellement des autorisations et qualifications.

Art. 50. Les décollages et atterrissages doivent avoir lieu sur un aéroport établi en application de l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

Art. 51. § 1^{er}. Les aires d'atterrissage permanentes utilisées exclusivement pour les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés doivent avoir :

1° des dimensions minimales de cent cinquante mètres de longueur et trente mètres de largeur;

2° des surfaces d'approche et de montée au décollage présentant une pente de 5 % exempte d'obstacle sur une distance de cinq cents mètres. Sur les deux cents premiers mètres, la surface doit être suffisamment dégagée pour permettre un atterrissage en cas de panne moteur au décollage;

3° des surfaces latérales présentant une pente de 20 % exempte d'obstacle sur une distance de cent vingt-cinq mètres;

4° une zone périphérique s'étendant sur deux cents mètres au moins mesurés à partir des bords de l'aire d'atterrissage, dans laquelle ne se trouvent aucune habitation ou dépendance de celle-ci ni aucun établissement public, sauf ceux liés à l'exploitation de l'aéroport;

5° ne peuvent se trouver à moins de six cents mètres de toute zone d'habitat;

6° un marquage de piste tel que défini par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur général de l'administration d'aéronautique.

§ 2. L'utilisation d'une aire d'atterrissage permanente par un aéronef ultra-léger motorisé n'est autorisée que si la longueur de piste utilisable est au moins égale à trois fois la distance de roulement au sol nécessaire pour effectuer un décollage par vent nul à la masse maximum autorisée de cet aéronef.

§ 3. A la demande du Directeur Général de l'administration de l'aéronautique, l'exploitant lui soumet une liste de personnes qu'il propose pour exercer les fonctions de commandant d'aéroport et de commandant suppléant.

Le Directeur général peut désigner tout ou partie de ces personnes selon les conditions qu'il détermine.

La désignation du commandant d'aéroport et du commandant suppléant peut être retirée à tout moment par le Directeur Général de l'administration de l'aéronautique ou par son délégué pour la durée qu'il détermine.

§ 4. Les terrains doivent être pourvus d'un indicateur de direction du vent et d'une aire à signaux.

§ 5. Un registre des vols reprenant tous les mouvements sur le terrain est tenu à jour selon les modalités déterminées par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou par le Directeur Général de l'administration de l'aéronautique.

Art. 52. Les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés sont soumises à l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air.

En outre :

1° les aéronefs ultra-légers motorisés ne peuvent évoluer que de jour, en vue du sol ou de l'eau, et dans les conditions météorologiques de vol à vue. La visibilité au sol et en vol ne peut être inférieure à 3 km;

2° à moins d'être préalablement autorisées par l'autorité compétente, les évolutions des aéronefs ultra-légers motorisés ne sont pas admises :

— au-dessus des villes, zones d'habitation, des complexes industriels ou de rassemblements de personnes;

— dans les espaces contrôlés;

— dans les zones interdites, dangereuses et réglementées;

3° les aéronefs ultra-légers motorisés ne peuvent effectuer des figures acrobatiques.

Art. 49. § 1. De bescheiden vermeld in artikel 29 en het boekje waarvan sprake in artikel 26 moeten op eenvoudige aanvraag voorgelegd worden aan de beambten aangeduid door de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of door zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

§ 2. Het vliegboek moet worden voorgelegd vóór de uitreiking van een toelating tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig of van een nieuwe bevoegdverklaring en vóór de hernieuwing van de toelatingen en de bevoegdverklaringen.

Art. 50. Het opstijgen en landen moet plaats hebben op een luchtvaartterrein dat aangelegd is in toepassing van artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart.

Art. 51. § 1. De landingsterreinen die blijvend en uitsluitend voor de bewegingen van de ultralichte motorluchtvaartuigen worden gebruikt moeten aan volgende voorwaarden voldoen :

1° minimale afmetingen hebben van honderdvijftig meter lengte en dertig meter breedte;

2° naderings- en opstijgingsvlakken hebben met een helling van 5 % zonder hindernis binnen een afstand van vijfhonderd meter. De eerste tweehonderd meter van het oppervlak moeten voldoende open zijn om een landing mogelijk te maken in geval van motorpanne bij de opstijging;

3° zijdelingse vlakken hebben met een helling van 20 % zonder hindernis binnen een afstand van honderd vijftig meter;

4° in een omtrek van ten minste tweehonderd meter, gemeten vanaf de randen van het landingsterrein, mag zich geen enkele woning of toebehoren ervan en geen enkel openbaar gebouw bevinden, behalve deze die verbonden zijn met de uitbating van het luchtvaartterrein;

5° mogen zich op niet minder dan zeshonderd meter van enige woonzone bevinden;

6° de merktekens van de baan zoals bepaald door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

§ 2. Het gebruik van een blijvend landingsterrein door een ultralicht motorluchtvaartuig is slechts toegelaten indien de lengte van de bruikbare baan tenminste gelijk is aan driemaal de rolafstand nodig om te kunnen opstijgen bij windkracht nul en met de hoogst toegelaten massa van dit toestel.

§ 3. Op vraag van de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart, legt de uitbater hem een lijst van personen voor die hij voorstelt om de functies uit te oefenen van luchtvaartterreinoverste of als zijn plaatsvervanger.

De Directeur-generaal kan alle of enkele van deze personen aanduiden volgens de voorwaarden die hij vaststelt.

De aanwijzing als luchtvaartterreinoverste of als zijn plaatsvervanger kan ten allen tijde ingetrokken worden door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart of door zijn gemachtigde voor de duur die hij bepaalt.

§ 4. De terreinen moeten voorzien zijn van een windrichtingaanwijzer en een seingebied.

§ 5. Een vluchtregister waarin alle bewegingen op het terrein zijn opgenomen wordt bijgehouden volgens de voorschriften vastgesteld door de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 52. De bewegingen van ultralichte motorluchtvaartuigen zijn onderworpen aan het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen.

Daarenboven :

1° mogen de ultralichte motorluchtvaartuigen slechts vliegen bij dag en met zicht op de grond of het water, en in de meteorologische omstandigheden voor zichtvluchten. De zichtbaarheid op de grond en in de lucht mag niet minder zijn dan 3 km;

2° zijn, behalve indien ze voorafgaandelijk zijn toegestaan door de bevoegde overheid, de bewegingen van ultralichte motorluchtvaartuigen niet toegelaten :

— boven steden, woonzones, industriële complexen of mensenverzamelingen;

— in de gecontroleerde gebieden;

— in de verboden, gevaarlijke of beperkte gebieden;

3° mogen de ultralichte motorluchtvaartuigen geen acrobatische figuren uitvoeren.

Art. 53. Le pilote d'un aéronef ultra-léger motorisé est tenu de communiquer au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou son Directeur général de l'administration de l'aéronautique, au plus tard dans les 48 heures, tout incident ou accident survenu au cours de l'utilisation de l'aéronef.

Art. 54. Les détenteurs du certificat d'immatriculation et de l'autorisation restreinte de circulation aérienne d'un aéronef ultra-léger motorisé immatriculé à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté doivent procéder à l'échange de ces documents contre un certificat d'enregistrement et une nouvelle autorisation restreinte, au plus tard trois mois après la date précitée.

Art. 55. Au niveau de l'exploitation commerciale de la navigation aérienne, les aéronefs ultra-légers motorisés ne peuvent être utilisés que pour les activités suivantes, moyennant autorisation préalable du Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou de son Directeur général de l'administration aéronautique :

- l'écologie, et
- la publicité apposée sur la cellule.

Toutefois, les aéronefs ultra-léger motorisés qui remplissent les conditions des articles 19 à 42 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne peuvent être exploités commercialement conformément au chapitre VII de l'arrêté royal précité.

Art. 56. Les autorisations de travail aérien délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables jusqu'à leur expiration.

Leurs titulaires peuvent obtenir une nouvelle autorisation de travail aérien moyennant la réunion des conditions fixées par le présent arrêté.

Art. 57. Les redevances reprises sous la rubrique « Immatriculation des aéronefs » de l'arrêté royal du 24 septembre 1997 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de certains services publics intéressant la navigation aérienne sont également applicables en ce qui concerne l'enregistrement des aéronefs ultra-légers motorisés.

Art. 58. L'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés est abrogé.

Art. 59. Les dispositions prévues aux articles 16, 17 et 19 seront applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés déjà immatriculés, trois mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 60. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 mai 1999.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Annexe I

Méthode de détermination du niveau de bruit émis par un aéronef ultra-léger motorisé

1. Le niveau de bruit émis « la » est constitué par la moyenne arithmétique des niveaux de bruit, exprimés en dB (A) et mesurés aux points de mesure définis ci-après.
2. Le bruit de fond est le bruit ambiant mesuré en l'absence du bruit émis par l'aéronef.
3. Les caractéristiques de l'ensemble de l'appareillage de mesure doivent être conformes à celles spécifiées dans la norme NBN/C 97-122 (dernière édition) publiée par l'Institut Belge de Normalisation.

Le signal acoustique enregistré est lu au moyen d'un filtre de pondération « A » avec la caractéristique dynamique dite à « réponse lente ».

4. L'appareillage de mesure doit être l'objet d'un étalonnage acoustique en champ libre. La précision doit être supérieure à 0,5 dB (A).

5. Le microphone doit être protégé des effets du vent au moyen d'un écran pendant les mesures de bruit lorsque la vitesse du vent dépasse 3 mètres/seconde.

Art. 53. De bestuurder van een ultralicht motorluchtvaartuig dient elk incident of ongeval, dat zich voordoet bij het gebruik van het luchtvaartuig, binnen de 48 uren te melden aan de Minister die met het bestuur van de luchtvaart is belast of aan zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart.

Art. 54. De houders van een inschrijvingsbewijs en van een beperkte toelating tot het luchtverkeer van een ultralicht motorluchtvaartuig dat op datum van het in werking treden van dit besluit ingeschreven is in het Belgisch luchtvaartuigregister zullen ten laatste drie maanden na voornoemde datum deze documenten dienen te ruilen tegen het registratiebewijs en een nieuwe beperkte toelating.

Art. 55. Inzake de exploitatie der luchtvaart voor handelsdoeleinden, kunnen de ultralichte motorluchtvaartuigen uitsluitend gebruikt worden voor de volgende activiteiten, mits de voorafgaande machtiging van de Minister die met het Bestuur van de Luchtvaart is belast of van zijn Directeur-generaal van het bestuur van de luchtvaart :

- scholing, en
- publiciteit aangebracht op de cel.

Echter zullen de ultralichte motorluchtvaartuigen die voldoen aan de vereisten van de artikelen 19 tot 42 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart in het handelsluchtvervoer uitgebaat kunnen worden overeenkomstig hoofdstuk VII van voornoemd koninklijk besluit.

Art. 56. De machtigingen tot luchtarbeid afgeleverd vóór het in voege treden van dit besluit blijven geldig tot hun vervaldag.

Hun houders kunnen een nieuwe machtiging tot luchtarbeid bekomen mits te voldoen aan de voorwaarden bepaald in dit besluit.

Art. 57. De vergoedingen vermeld onder de rubriek « Inschrijving van luchtvaartuigen » van het koninklijk besluit van 24 september 1997 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van zekere openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen, zijn eveneens van toepassing voor wat betreft de registratie van ultralichte motorluchtvaartuigen.

Art. 58. Het koninklijk besluit van 21 september 1983 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van sommige ultralichte motorluchtvaartuigen wordt opgeheven.

Art. 59. Voor de ultralichte motorluchtvaartuigen die reeds ingeschreven zijn, zullen de bepalingen voorzien in de artikels 16, 17 en 19 van toepassing worden drie maanden na het in werking treden van dit besluit.

Art. 60. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 25 mei 1999.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Bijlage I

Methode om het voortgebrachte geluidsniveau te bepalen van een ultralicht motorluchtvaartuig

1. Het voortgebrachte geluidsniveau « La », wordt berekend als het rekenkundig gemiddelde van de geluidsniveaus, uitgedrukt in dB (A) en gemeten op de hierna bepaalde meetpunten.
2. Het achtergrondgeluid is het gemeten omgevingsgeluid dat niet door het luchtvaartuig veroorzaakt wordt.
3. De karakteristieken van het geheel van de meetapparatuur moeten overeenstemmen met deze die opgegeven zijn in de norm NBN/C 97-122 (laatste uitgave) uitgegeven door het Belgisch Instituut voor Normalisatie.

Het opgenomen geluidssignaal zal gelezen worden bij middel van een afwegingsfilter « A », met de dynamische karakteristiek genaamd « traag ».

4. De meetapparatuur moet het voorwerp uitmaken van geluidsjiking in open veld. De nauwkeurigheid moet groter zijn dan 0,5 dB (A).

5. De microfoon moet tijdens de geluidsmetingen tegen de invloed van de wind beschermd worden door middel van een scherm als de windsnelheid meer dan 3 meter/seconde bedraagt.

Les mesures ne peuvent être effectuées lorsque la vitesse du vent excède 5 mètres/seconde.

6. Pendant l'essai, le moteur de l'aéronef doit tourner à vitesse constante au nombre de tours maximum autorisé.

7. L'aéronef est maintenu en place par une personne assise à la place du pilote, et agissant sur les commandes.

8. Les mesures sont faites en huit points de mesure situés dans un plan horizontal, à une hauteur de 1,20 mètres au-dessus du sol. Ces points se trouvent sur la circonférence d'un cercle de 10 mètres de rayon centré sur la ligne verticale qui passe par l'échappement du moteur. Ces points de mesure sont répartis à 45 degrés l'un de l'autre. Deux points de mesure doivent se trouver dans le plan vertical parallèle à l'axe longitudinal de l'aéronef, passant par le centre du cercle.

9. La durée de mesure à chaque point est d'au moins 15 secondes.

10. Le bruit de fond doit être inférieur d'au moins 10 dB (A) à celui émis par l'aéronef pour que les mesures puissent être valablement effectuées.

11. Le rapport des essais effectués contient les indications suivantes :

1° les type, modèle et numéro de série de l'aéronef, du moteur et de l'hélice;

2° la masse maximale autorisée au décollage;

3° la désignation de l'appareillage utilisé pour les mesures acoustiques;

4° le relevé des données météorologiques;

5° la description de la topographie et de la végétation locales, et tout ce qui est susceptible d'influencer les mesures;

6° les valeurs mesurées et les valeurs corrigées des niveaux de pression acoustique.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 25 mai 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Annexe II

Connaissances théoriques et pratiques
relatives au pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé

I. Epreuve théorique

Le candidat doit satisfaire à une épreuve théorique avec au moins 70 % des points dans chacune des matières suivantes :

1° Aérodynamique

Les forces aérodynamiques appliquées à l'aile - l'action des gouvernes - portance, traînée et finesse.

2° Aérologie

L'air, les pressions, les températures, les vents, les nuages, les effets thermiques et topographiques.

3° Technique du vol

Technique de décollage - le vol en air calme - contrôle de l'altitude et de la direction en vol rectiligne et en virage - utilisation des courants aériens - techniques d'atterrissage.

II. Epreuve pratique

Le candidat doit satisfaire, seul à bord, à une épreuve pratique comprenant :

1° un vol sur campagne entre deux points distants d'au moins 35 kilomètres;

2° des exercices pratiques suivants exécutés au cours d'un ou de plusieurs vols :

a) 10 décollages et 10 atterrissages;

b) 3 atterrissages à moins de 20 mètres d'un repère;

c) l'atterrissage à moins de 30 mètres d'un repère à partir d'une altitude de 200 mètres, le système de propulsion étant au ralenti;

De metingen kunnen niet uitgevoerd worden als de windsnelheid meer dan 5 meter/seconde bedraagt.

6. Gedurende de proef dient de motor van het luchtvaartuig constant op zijn maximaal toegelaten toerental te draaien.

7. Het luchtvaartuig dient ter plaatse gehouden te worden door een persoon, die de plaats van de bestuurder inneemt en de besturing bedient.

8. De metingen worden uitgevoerd op acht meetpunten die zich bevinden in een horizontaal vlak op een hoogte van 1,2 meter boven de grond. Deze punten bevinden zich op een omtrek van een cirkel met een straal van 10 meter en met het middelpunt op de verticale lijn die loopt door de uitlaat van de motor. De meetpunten zijn telkens 45° verschoven ten opzichte van elkaar. Twee van deze meetpunten moeten liggen in het verticale vlak, evenwijdig aan de langas van het luchtvaartuig, dat door het middelpunt van de cirkel gaat.

9. De metingsduur moet op ieder punt ten minste 15 seconden bedragen.

10. Het achtergrondgeluid moet ten minste 10 dB (A) lager zijn dan het door het luchtvaartuig voortgebrachte geluid opdat de metingen geldig zouden kunnen worden uitgevoerd.

11. Het verslag van de uitgevoerde proeven moet volgende inlichtingen bevatten :

1° het type, het model en het serienummer van het luchtvaartuig, van de motor en van de schroef;

2° de hoogst toegelaten opstijgmassa;

3° de benaming van de meetapparatuur gebruikt tijdens de geluidsmetingen;

4° de meteorologische gegevens;

5° de beschrijving van de lokale topografie en vegetatie en alles wat invloed zou kunnen uitoefenen op de metingen;

6° de gemeten waarden en de verbeterde waarden van de geluidsdrukniveaus.

Gezien om gevoegd te worden bij het koninklijk besluit van 25 mei 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Bijlage II

Theoretische en praktische kennis
betreffende het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig

I. Theoretische proef

De kandidaat moet voor de theoretische proef voldoen met minstens 70 % der punten voor elk van de volgende vakken :

1° Aërodynamika

De aërodynamische krachten op de vleugel - het effect van de besturingsorganen - draagkracht, luchtweerstand en fijnheid.

2° Aërologie

Lucht, luchtdruk, temperatuur, winden, wolken, thermische en topografische effecten.

3° Techniek van het vliegen

Techniek van het opstijgen - vliegen in kalme lucht - controle van de hoogte en van de richting in rechte vlucht en in de bocht - gebruik van de luchtstromingen - techniek van het landen.

II. Praktische proef

De kandidaat moet, alleen aan boord, voldoen voor een praktische proef bestaande uit :

1° een overlandvlucht tussen twee punten met een afstand van minstens 35 kilometer;

2° de hiernavolgende praktische oefeningen uit te voeren tijdens een of meerdere vluchten :

a) 10 opstijgingen en 10 landingen;

b) 3 landingen op minder dan 20 meter van een doel;

c) 1 landing op minder dan 30 meter van een doel vanaf een hoogte van 200 meter en met het voortstuwingssysteem op traagloop;

d) 1 abattée (uniquement pour les ULM).
Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 25 mai 1999.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Annexe III

Epreuves pour l'obtention de la qualification moniteur

Les épreuves comprennent :

- I. une épreuve didactique au sol;
- II. une épreuve pratique.

I. Epreuve didactique au sol

Le candidat prouvera ses connaissances et aptitudes didactiques dans les matières suivantes :

1. la législation et la réglementation aériennes y compris la réglementation du présent arrêté royal;
2. la matière contenue dans le cours théorique qu'il a préalablement fourni;
3. la méthode d'instruction en vol y compris la préparation au premier vol solo;
4. la technique de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé.

La réussite de cet examen est valable pour l'obtention de la qualification de moniteur pour chaque groupe d'aéronefs ultra-légers motorisés.

II. Epreuve pratique

Est admis à l'épreuve, le candidat qui a satisfait à l'épreuve I.

Le candidat prouvera qu'il est capable d'enseigner :

— au sol :

1. démontage et remontage de l'aéronef ultra-léger motorisé avec les explications didactiques portant sur les différentes phases de ces opérations;

2. description et commentaire de la vérification de l'appareil après le remontage;

3. explication sur l'utilisation des check-lists.

— en vol :

a) exercices :

1. un virage normal de 360° à gauche et à droite à latitude constante;

2. une abattée, le système de propulsion étant au grand ralenti;

3. un circuit complet d'aérodrome avec approche et remise des gaz en courte finale;

4. un circuit complet d'aérodrome achevé par un atterrissage de précision à moins de 15 m d'un repère au sol, au cours d'une seule tentative;

5. un atterrissage de précision à moins de 10 m d'un repère au sol, partant d'une hauteur de 300 m au-dessus du repère, le système de propulsion étant au grand ralenti.

Cette manoeuvre doit être effectuée correctement deux fois sur un maximum de trois tentatives consécutives.

b) navigation :

préparation et exécution d'un vol sur campagne entre deux points distants d'au moins 40 kilomètres.

Les pilotes détenteurs d'une licence de pilote privé ou d'une licence supérieure ne doivent pas effectuer cette épreuve de navigation.

La réussite des examens imposés confère au candidat la qualification comme moniteur sur le groupe de l'aéronef ultra-léger motorisé utilisé lors de l'épreuve pratique.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 25 mai 1999.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

d) 1 overtrek (enkel voor ULM).

Gezien om gevoegd te worden bij het koninklijk besluit van 25 mei 1999.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Bijlage III

Examens voor het verkrijgen van de bevoegdverklaring als moniteur

De examens behelzen :

- I. een didactisch examen op de grond;
- II. een praktisch examen.

I. Didactisch examen op de grond

De kandidaat zal het bewijs leveren van zijn kennis en bedrevenheid in het geven van onderricht :

1. de luchtvaartwetgeving en -reglementering met inbegrip van de schikkingen voorzien in dit koninklijk besluit;

2. de stof vervat in de theoretische cursus die hij voorafgaandelijk heeft ingediend;

3. de instruktie methode in vlucht met inbegrip van de voorbereiding op de eerste solovlucht;

4. de besturingstechniek van een ultralicht motorluchtvaartuig.

Het slagen voor dit examen is geldig voor het bekomen van de bevoegdverklaring moniteur voor elke groep van ultralichte motorluchtvaartuigen.

II. Praktisch examen

Wordt tot het examen toegelaten, de kandidaat die bij het examen I voldaan heeft.

De kandidaat zal blijk geven van zijn bedrevenheid in het onderrichten :

— op de grond :

1. demonteren en hermonteren van een ultralicht motorluchtvaartuig, met inbegrip van de didactische uitleg tijdens de verschillende stappen van deze handelingen;

2. beschrijving en commentaar betreffende het nazicht van het toestel na hermontering;

3. uitleg betreffende het gebruik van de checklists.

— in vlucht :

a) oefeningen :

1. een normale bocht van 360° naar links en een naar rechts op konstante hoogte;

2. een overtrek met de voortstuwingsinrichting op traagloop;

3. een volledige vliegveldomloop met nadering en doorstarten in korte finale;

4. een volledige vliegveldomloop besloten met een nauwkeurigheidslanding op minder dan 15 meter van een grondmerk. Eén enkele poging is toegestaan;

5. een nauwkeurigheidslanding op minder dan 10 m van een grondmerk, vertrekkende van een hoogte van 300 m boven dit grondmerk met de voortstuwingsinrichting op traagloop.

Deze oefening moet tweemaal onberispelijk uitgevoerd worden gedurende maximum drie opeenvolgende pogingen.

b) navigatie :

voorbereiding en uitvoering van een overlandvlucht tussen twee punten op een afstand van minstens 40 kilometer.

De bestuurders die houder zijn van de vergunning van privaat bestuurder of van een hogere vergunning moeten deze navigatieproef niet afleggen.

Het slagen voor de opgelegde examens geeft aan de kandidaat de bevoegdverklaring als moniteur op de groep van ultralichte motorluchtvaartuigen waarop hij het praktisch examen aflegde.

Gezien om gevoegd te worden bij het koninklijk besluit van 25 mei 1999.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN