KONINKRIJK BELGIE

FOD Mobiliteit en Vervoer

Directoraat-generaal Luchtvaart

ROYAUME DE BELGIQUE

SPF Mobilité et Transports

Direction générale Transport aérien

CIRCULAIRE GDF-06

Datum: 14/03/2023

Uitgave: 4

Betreft:

Voorschriften voor het inrichten van burgerluchtvaartevenementen

Referenties:

- Wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart, artikel 26
- Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, rtikel 50
- Verordening (EU) Nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad
- Stanag 3533 (Standarization Agreement) Flying and Static Displays (NATO)
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010
- KB van 19 december 2014 Vliegverkeersregelen (SERA)
- Regulation (EC) No1702/2003

De 4 de uitgave (en zijn bijlagen) bevat
18 bladzijden gedagtekend 14 maart 2023

Date : 14/03/2023

Édition : 4

Objet :

Prescriptions relatives à l'organisation de manifestations aériennes civiles

Références:

- Loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne, article 26
- Arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, article 50
- Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Stanag 3533 (Standarization Agreement) Flying and Static Displays (NATO)
- Règlement d'exécution (UE) n ° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n ° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n ° 1265/2007, (CE) n ° 1794/2006, (CE) n ° 730/2006, (CE) n ° 1033/2006 et (UE) n ° 255/2010
- AR du 19 décembre 2014 Règles de l'air (SERA)
- Regulation (EC) No1702/2003

La 4ème édition (et ses annexes) contient
18 pages datées 14 mars 2023

De Directeur-generaal Le Directeur général
Koen Milis

DEEL I : ALGEMEENHEDEN

1. Toepassingsgebied

Deze circulaire heeft tot doel de vereisten te bepalen waaraan de organisatoren van luchtvaartevenementen moeten voldoen om de veiligheid van het publiek, de bezoekers en van de deelnemers te verzekeren evenals de veiligheid van de personen en de zaken op de grond.

2. Definities

Luchtvaartevenement: een fly-in of burgerluchtvaartmeeting.

Fly-in: een luchtvaartevenement waarbij er op het vliegveld enkel reguliere vliegactiviteiten plaatsvinden (taxiën, opstijgen & landen), met eventueel luchtvaartvertoning zonder kunstvlucht, in combinatie met een eventuele static display.

Burgerluchtvaartmeeting (Civilian Airshow): een luchtvaartevenement waarbij eender welke activiteiten in vlucht en op de grond uitgevoerd worden door één of meerdere luchtvaartuigen in het kader van een vertoning waarbij evoluties van luchtvaartuigen met kunstvluchten of demonstraties van valschermsprongen worden uitgevoerd.

Luchtvaartvertoning (flying display: Ref (EU) 965/2012): een vliegactiviteit die doelbewust wordt uitgevoerd met het oog op het geven van een demonstratie of het verschaffen van amusement tijdens een voor het publiek opengesteld, aangekondigd evenement, met inbegrip van de situatie waarin het luchtvaartuig wordt gebruikt om voor een luchtvaartvertoning te oefenen en naar en van het aangekondigde evenement te vliegen. Een flying display kan zonder of met kunstvlucht zijn (zoals hieronder gedefinieerd). Een flying display met kunstvlucht wordt enkel toegelaten in een burgerluchtvaartmeeting, een flying display zonder kunstvlucht kan op zowel een burgerluchtvaartmeeting als een fly-in plaatsvinden.

Kunstvlucht: een vlucht, met de intentie bewegingen uit te voeren, welke een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig teweeg brengen, die niet vereist zijn

PARTIE I : GÉNÉRALITÉS

1. Champ d'application

La présente circulaire vise à déterminer les exigences auxquelles doivent satisfaire les organisateurs de manifestations aériennes afin d'assurer la sécurité du public, des visiteurs et des participants ainsi que celle des personnes et biens au sol.

2. Définitions

Manifestation aérienne: un fly-in ou un meeting aérien civil.

Fly-in : une manifestation aérienne lors de laquelle seules des activités de vol standards sont réalisées sur l'aérodrome (circulation au sol, décollages et atterrissages), avec éventuellement des vols sans acrobaties aériennes, en combinaison avec un éventuel static display.

Meeting aérien civil (Civilian Airshow) : une manifestation aérienne lors de laquelle toute activité en vol et au sol est effectuée par un ou plusieurs aéronefs dans le cadre d'un spectacle où sont réalisées des évolutions d'aéronefs avec acrobaties aériennes ou des démonstrations de sauts en parachute.

Vol effectué lors d'une manifestation aérienne (flying display : (UE) 965/2012) : toute activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un aéronef pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation. Un flying display peut être réalisé avec ou sans acrobaties aériennes (telles que définies plus bas). Un flying display avec acrobaties aériennes est uniquement autorisé lors d'un meeting aérien civil, tandis qu'un flying display sans acrobaties aériennes peut être organisé aussi bien lors d'un meeting aérien civil que lors d'un fly-in.

Vol acrobatique (voltige aérienne) : manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse, et qui ne

voor normale vluchten of voor opleidingen ter verkrijging van bewijzen van bevoegdheid of voor andere bevoegdverklaringen dan die voor kunstvluchten;
Kunstvluchten omvatten loopings, spins, rolls, bunts, stall turns , rugvlucht en alle gelijkaardige maneuvers. Ook vluchten aan zeer lage snelheid, vluchten onder een grote aanvalshoek of gesimuleerde aanvalsvluchten worden als kunstvlucht beschouwd.
In het kader van deze circulaire wordt een kunstvlucht aanzien als een luchtvaartuig die een dwarshellingshoek aanhoud van 60 graden of meer.

Static display: Een voorstelling van vliegtuigen op de grond waarbij er geen vlucht, taxi of opstarten van een motor voorzien is.

Overvlucht (Fly-past): een doorvlucht van één of meerdere vliegtuigen al dan niet in formatie in een horizontale rechtlijnige beweging. Een fly-past kan ook gebeuren buiten de omgeving van een vliegveld in het kader van een herdenkingsvlucht. De minimale hoogte is afhankelijk van het type luchtvaartevenement. Een “missing man” formation die uitgevoerd wordt in het kader van een herdenking met een “pull up” van maximum 30° pitch door één vliegtuig uit de formatie wordt ook beschouwd als een overvlucht.

Formatie: een formatie wordt beschouwd als twee of meer vliegtuigen die een gesynchroniseerde vlucht uitvoeren.

Flying Control Committee (FCC): persoon of een groep van personen (veiligheidswaarnemers, ATS-team, vliegveldoverste,…) met relevante ervaring in luchtvaartmeetings, die samengesteld wordt om de vluchtdirecteur (display director) bij te staan bij het uitvoeren van zijn taken.
De samenstelling kan wijzigen of aangepast worden in functie van de voorziene displays. (vb toevoeging specialist helikopters igv helikopterdisplays).

ATS-team : het geheel van personen, onder de verantwoordelijkheid van een Display Director, belast met de verkeersleiding of de verkeersinformatie (afhankelijk van het aantal

sont pas nécessaires pour un vol normal ou pour l’instruction débouchant sur des licences ou des qualifications autres que la qualification de vol acrobatique.
Les vols acrobatique comprennent les loopings, vrilles, tonneaux, bunts, stall turns, vols sur le dos et toutes les manœuvres similaires. Les vols à très basse vitesse, les vols avec un grand angle d'attaque ou les vols d'attaque simulée sont également considérés comme des vols acrobatiques.
Dans le cadre de cette circulaire, un vol acrobatique est considéré lorsqu’un aéronef maintient un angle d’inclinaison latérale de 60 degrés ou plus.

Static display : une présentation d’avions au sol lors de laquelle aucun vol, aucune circulation au sol ni aucun démarrage de moteur n’est prévu.

Survol (Fly-past) : passage d'un ou plusieurs avions, en formation ou non, dans un mouvement horizontal en ligne droite. Un fly-past peut également être réalisé en dehors de l’environnement d’un aérodrome dans le cadre d'un vol de commémoration. L’altitude minimale dépend du type de manifestation aérienne. Une formation « missing man » réalisée dans le cadre d'une commémoration avec un « pull up » d’un angle de maximum 30° par un seul avion de la formation est également considérée comme un survol.

Formation : il y a formation lorsque deux avions ou plus réalisent un vol synchronisé.

Flying Control Committee (FCC) : personne ou groupe de personnes (observateurs en matière de sécurité, équipe ATS, commandant d’aérodrome…) ayant une expérience utile dans les meetings aériens et chargée(s) d'assister le directeur des vols (display director) dans l’accomplissement de ses tâches. La composition de ce comité peut changer ou être adaptée en fonction des démonstrations prévues (par ex. adjonction d’un spécialiste en hélicoptères en cas de démonstrations avec hélicoptères).

Équipe ATS : ensemble des personnes chargées, sous la responsabilité d’un Display Director, du contrôle aérien ou de la communication d’informations sur la circulation aérienne (en fonction du nombre

deelnemers) van de luchtvaartuigen in de ruimte voorbehouden voor de burgerluchtvaartmeeting.

Organisator: Fysiek persoon of rechtspersoon die de volledige verantwoordelijkheid draagt van het luchtvaartevenement tegenover het Directoraat-generaal Luchtvaart. Hij kan zich laten bijstaan door diensten die een passende ervaring vereisen (vb. luchtverkeersleiding, hulpdiensten, vluchtdirectie).

Display Director (vluchtdirecteur): persoon die tijdens een burgerluchtvaartmeeting belast is met de bewegingen van de luchtvaartuigen op de grond en in de lucht. Deze moet een ruime ervaring hebben in de luchtvaart. Hij laat zich bijstaan door een "Flying Control Committee (FCC)" dat uitsluitend belast is met de veiligheid van de vluchtbewegingen.

Veiligheidswaarnemer: persoon aangesteld door de vluchtdirecteur om uitsluitend na te gaan of de display correct wordt uitgevoerd

Vliegveldoverste: Persoon die door de vliegvelduitbater is aangesteld voor de veiligheid van de vliegactiviteiten tijdens de openingsuren van een vliegveld (CIR GDF 04).

Baancommissaris (Marshaller): persoon die belast is om vliegtuigen op de grond te begeleiden naar een welbepaald gebied door middel van radio communicatie of standaard signalen.

Operationele richtlijnen (Ops order): Richtlijnen beschreven door de vluchtdirecteur of vliegveldoverste voor de deelnemers en bezoekers en passagiers aan een luchtvaartevenement.

Bezoeker piloot: bestuurder van een luchtvaarttuig die zich begeeft naar een luchtvaartevenement en die niet deelneemt aan een luchtvaartvertoning.

Deelnemer piloot: bestuurder van een luchtvaarttuig die deelneemt aan een vlucht tijdens een luchtvaartvertoning.

de participants) pour les aéronefs dans l'espace réservé au meeting aérien civil.

Organisateur : personne physique ou morale assumant l'entière responsabilité de la manifestation aérienne à l'égard de la Direction générale Transport aérien. Il peut se faire assister par des services nécessitant une expérience appropriée (par ex. contrôle aérien, services de secours, direction des vols).

Display Director (directeur des vols) : personne physique qui dirige les mouvements des aéronefs en vol et au sol lors d'un meeting aérien civil. Il doit avoir une grande expérience en aéronautique et se fait assister par un « Flying Control Committee (FCC) » exclusivement chargé de la sécurité des mouvements de vol.

Observateur en matière de sécurité : personne désignée par le directeur des vols pour vérifier exclusivement si la démonstration est correctement réalisée.

Commandant d'aérodrome : personne désignée par l'exploitant d'aérodrome pour assurer la sécurité des activités aériennes pendant les heures d'ouverture d'un aérodrome (CIR GDF 04).

Commissaire de piste (Marshaller) : personne chargée de guider les avions au sol vers une zone donnée grâce à la communication radio ou aux signaux standard.

Directives opérationnelles (Ops order) : directives décrites par le directeur des vols ou le commandant d'aérodrome à l'attention des participants et des visiteurs d'une manifestation aérienne.

Visiteur : pilote d'un aéronef qui se rend à une manifestation aérienne et qui ne participe pas à un vol lors de cette manifestation aérienne.

Participant : pilote d'un aéronef qui participe à un vol lors d'une manifestation aérienne.

Passagier: medebestuurder van een luchtvaarttuig of een persoon die meereist met de bestuurder van een luchtvaarttuig.

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

Voorstellingsgebied (Display Zone): welbepaald deel van het luchtruim met gedefinieerde afmetingen waarin de deelnemende luchtvaarttuigen hun luchtvertoning moeten uitvoeren.

Voorstellingslijn: lijn die door geen enkel luchtvaarttuig, rekening gehouden met zijn voorstellingssnelheid, mag overschreden worden in de richting van het publiek.

Publieke grenslijn: lijn die niet door het publiek mag overschreden worden.

Publiek: toeschouwers die het luchtvaartevenement bijwonen en zich in de voor hun voorbestemde zones begeven.

Licht vliegtuig (ELA2 manned European Light Aircraft): Een vliegtuig met een maximum toegelaten massa om op te stijgen van 2000kg.

BNIP: Bijzonder Nood- en Interventie Plan.

Ft (foot): één voet komt overeen met 0,3048 meter

VSTOL (Vertical Short Take Off and Landing): Vliegtuig dat verticaal kan opstijgen en landen.

Passager : le copilote d'un aéronef ou la personne qui accompagne le pilote d'un aéronef.

Aire de mouvement : partie de l'aérodrome qui est utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation au sol d'aéronefs et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Zone de démonstration (Display Zone): partie de l'espace aérien de dimensions définies dans laquelle les aéronefs participants doivent réaliser leur vol lors de la manifestation aérienne.

Ligne de démonstration : ligne établie en fonction de la vitesse de démonstration d'un aéronef, que celui-ci ne peut franchir en direction du public.

Ligne limite du public : ligne qui ne peut être franchie par le public.

Public : spectateurs qui assistent à la manifestation aérienne et qui se rendent dans les zones qui leur sont réservées.

Avion léger (ELA2 manned European Light Aircraft): Un avion avec une masse maximale au décollage de 2000kg.

PPUI : Plan particulier d'urgence et d'intervention.

Ft (foot) : un pied correspond à 0,3048 mètre.

VSTOL (Vertical Short Take Off and Landing) **:** Avion pouvant décoller et atterrir verticalement.

DEEL II: TECHNISCHE EN ADMINISTRATIEVE BEPALINGEN

1. Aanvraag voor een toelating van een burgerluchtvaartevenement

1.1. Algemeen

De aanvraag van de machtiging voor de organisatie van een luchtvaartevenement wordt schriftelijk gericht aan:
Directoraat-generaal Luchtvaart
TAV de Directeur-generaal
bcaa.airports@mobilit.fgov.be

De aanvraagprocedure bestaat uit:

Burgerluchtvaartmeeting: Een volledig dossier dient aan het DGLV overgemaakt te worden (zie pt 1.2.1).

Fly in met eventueel overvluchten (fly pasts) en/of flying display zonder kunstvlucht: Een melding met een beperkt dossier dient aan het DGLV overgemaakt te worden (zie pt 1.2.2).

Fly in: Een melding dient aan het DGLV overgemaakt te worden (zie pt 1.2.3).

1.2. Aanvraagprocedure

1.2.1. BURGERLUCHTVAARTMEETING

De schriftelijke aanvraag voor het bekomen van een machtiging voor de organisatie van een burgerluchtvaartmeeting moet minstens vier maanden voor het evenement bij het DGLV aangevraagd worden samen met de aanvraag voor een TRA/TSA in overeenstemming met de CIR/GDF 11;

1.2.1.1 Documenten

Tenminste 2 maanden voor het evenement moeten de volgende documenten bij het dossier gevoegd worden:

PARTIE II : DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

1. Demande d'autorisation pour une manifestation aérienne civile

1.1. *Généralités*

La demande d'autorisation pour l'organisation d'une manifestation aérienne civile est adressée par écrit à :
Direction générale Transport aérien
À l'attention du Directeur général
bcaa.airports@mobilit.fgov.be

La procédure de demande se compose des éléments suivants :

Meeting aérien civil : Un dossier complet doit être transmis à la DGTA (voir point 1.2.1).

Fly-in avec éventuellement des survols (fly-pasts) et/ou un flying display sans acrobaties aériennes : Une notification doit être transmise à la DGTA via un dossier simplifié (voir point 1.2.2).

Fly-in : Une notification doit être adressée à la DGTA (voir point 1.2.3).

1.2. *Procédure de demande*

1.2.1. MEETING AÉRIEN CIVIL

La demande écrite visant à obtenir une autorisation pour l'organisation d'un meeting aérien civil doit être adressée à la DGTA au moins quatre mois avant la manifestation en même temps que la demande de TRA/TSA conformément à la CIR/GDF 11.

1.2.1.1 Documents

Les documents suivants doivent être joints au dossier au moins 2 mois avant la manifestation :

a) een indicatief programma en operationele richtlijnen van de burgerluchtvaartmeeting. De operationele richtlijnen bevatten minimaal:

- de soorten activiteiten (paradrop, onbemande luchtvaarttuigen, helikopters, zweefvliegtuigen,…);
- naam van de organisator, vluchtdirecteur, baancommissaris, ATS-team, vliegveldoverste, veiligheidswaarnemer;
- vliegveldinformatie (beschrijving en plan) met onder andere brandstofbevoorradingsprocedures, communicatieprocedures en frequenties, uitwijkvliegvelden, taxiprocedures, opstartprocedures, wachtzones (holding points), minimale weersomstandigheden, vliegverkeerskring, gevoelige zones…;
- voorstellingsreglementering (beschreven en plan) met onder andere opstartprocedures, voorstellingsgebied, minimale vlieghoogtes, voorstellingslijn, publieke grenslijn, visuele hulpmiddelen voorstellingslijn, communicatieprocedures en frequenties, minimale weersomstandigheden, procedures oefenvluchten…;
- noodprocedures;

b) de toelating van de burgemeester van de stad of gemeente waar de burgerluchtvaartmeeting wordt georganiseerd;

c) een voorontwerp van het BNIP;

d) het bewijs dat de burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden voor lichamelijke en materiële schade voldoende gedekt is door een verzekering.

e) de toelating van de uitbater van het vliegveld indien de organisator niet de uitbater is.

a) un programme indicatif et les directives opérationnelles du meeting aérien civil. Les directives opérationnelles contiennent au minimum :

- les types d'activités (largage de parachutistes, aéronefs sans équipage à bord, hélicoptères, planeurs...) ;
- le nom de l'organisateur, du directeur des vols, du commissaire de piste, de l'équipe ATS, du commandant d'aérodrome, de l'observateur en matière de sécurité ;
- les informations sur l'aérodrome (description et plan) avec notamment les procédures d'avitaillement, les procédures de communication et les fréquences, les aérodromes de déroutement, les procédures de circulation au sol, les procédures de décollage, les points d'attente (holding points), les minima météo, le circuit, les zones sensibles... ;
- la réglementation relative à la démonstration (description et plan) avec notamment les procédures de décollage, la zone de démonstration, les altitudes de vol minimales, la ligne de démonstration, la ligne limite du public, les moyens visuels utilisés pour la ligne de démonstration, les procédures de communication et les fréquences, les minima météo, les procédures pour les vols d'entraînement... ;
- les procédures d'urgence;

b) l'autorisation du bourgmestre de la ville ou commune où le meeting aérien civil est organisé ;

c) un avant-projet du PPUI ;

d) la preuve, ou une proposition de la compagnie d'assurances, selon laquelle la responsabilité civile à l'égard des tiers pour les dommages corporels et matériels est couverte à suffisance par une assurance.

e) l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome si l'organisateur n'est pas l'exploitant.

1.2.1.2 Technische vereisten

a) De zones voorbehouden voor parking van de voertuigen zal zo zijn gekozen dat ze zich nooit onder het voorstellingsgebied van deelnemende luchtvaarttuigen bevinden.

b) De zone voorbehouden voor het publiek zal zich langs één zijde van de actieve baan (indien van toepassing) en/of voorstellingslijn bevinden.

c) De afstand van de publieke grenslijn naar de boord van de actieve baanstrook staat beschreven in de tabel T1. Het publiek mag in geen geval overvlogen worden.

d) De voorstellingslijnen moeten duidelijk zichtbaar zijn. Als dit niet kan door natuurlijke elementen (bv. Een straat, contrast tussen velden,…) dienen deze op een duidelijke manier gematerialiseerd worden.

e) Tijdens paradrop moeten alle motoren van de luchtvaarttuigen op het luchtvaartterrein stilgelegd worden. Bovendien mag zich geen enkel luchtvaarttuig in de vliegverkeerskring bevinden.

f) Indien geen taxiway aanwezig is en het luchtvaarttuig niet begeleid wordt door een baancommissaris, bedraagt de minimum afstand tussen de publieke grenslijn en het luchtvaarttuig 50 meter, in alle andere gevallen bedraagt deze afstand 15 meter (kol om 2 T1).

1.2.1.3 Verantwoordelijkheden van de organisator

a) De organisator ziet erop toe dat de minimale vlieghoogtes vermeld in tabel T3 gerespecteerd zijn.

b) De organisator ziet erop toe de minimale meteorologische voorwaarden beschreven in punt T2 gerespecteerd zijn.

c) De organisator ziet erop toe dat de minimale afstanden tussen de publieke grenslijn en de voorstellingslijn beschreven in T1 gerespecteerd zijn.

d) De organisator stelt een vluchtdirecteur aan die aan de volgende voorwaarden voldoet:

1.2.1.2 Exigences techniques

a) Les zones réservées au parking des véhicules seront choisies de manière à ne jamais se trouver sous la zone de démonstration des aéronefs participants.

b) La zone réservée au public se situera uniquement d'un côté de la piste en activité (si d'application) et/ou de la ligne de démonstration.

c) La distance entre la ligne limite du public et le bord de la bande de piste en activité est décrite au tableau T1. Le public ne peut en aucun cas être survolé.

d) Les lignes de démonstration doivent être clairement visibles. Si la délimitation n'est pas possible via des éléments naturels (par ex. une rue, un contraste entre des champs...), les lignes doivent être matérialisées d'une manière claire.

e) Pendant le largage de parachutistes, tous les moteurs des aéronefs doivent être à l'arrêt sur l'aérodrome. De plus, aucun aéronef ne peut se trouver dans le circuit.

f) S'il n'y a pas de taxiway et que l'aéronef n'est pas guidé par un commissaire de piste, la distance minimale entre la ligne limite du public et l'aéronef est de 50 mètres. Dans tous les autres cas, cette distance est de 15 mètres (colonne 2 T1) .

1.2.1.3 Responsabilités de l'organisateur

a) L'organisateur veille à ce que les altitudes de vol minimales mentionnées dans le tableau T3 soient respectées.

b) L'organisateur veille à ce que les conditions météorologiques minimales décrites dans le tableau T2 soient respectées.

c) L'organisateur veille à ce que les distances minimales entre la ligne limite du public et la ligne de démonstration décrites dans le tableau T1 soient respectées.

d) L'organisateur désigne un directeur des vols qui remplit les conditions suivantes:

- In het bezit zijn van een attest dat aantoont dat hij de cursus vluchtdirecteur met vrucht heeft gevolgd. Deze cursus wordt ingericht door een door het DGLV aangestelde/erkende organisatie.

- Dat hij minstens één luchtvaartmeeting meegelopen heeft (stage) met een door het DGLV erkend vluchtdirecteur of dat de betrokken persoon kan aantonen dat hij/zij in het verleden betrokken is geweest bij de organisatie van een luchtvaartmeeting;

- Dat hij een interview heeft afgelegd bij een door het DGLV erkend vluchtdirecteur-examinator. Indien dit interview negatief geëvalueerd wordt zal de kandidaat-vluchtdirecteur niet aanvaard worden om deze functie uit te oefenen. Het interview zal georganiseerd worden door het DGLV. De aanvraag moet gericht worden aan bcaa.airports@mobilit.fgov.be.

Opmerkingen:

indien de luchtvaartmeeting 3 of minder voorstellingen (displays) heeft kan door een risicoanalyse/motivatie afgeweken worden van de hierboven opgelegde eisen.

Indien een vluchtdirecteur drie opeenvolgende jaren deze functie niet heeft uitvoert dient hij de cursus opnieuw te volgen.

De lijst met de namen van de gekende en erkende vluchtdirecteurs door het DGLV is gepubliceerd op de website van het DGLV onder de benaming "VLUCHTDIRECTEURS".

e) De organisator ziet erop toe dat alle burgerlijke deelnemers over de nodige documenten beschikken:

- geldige vergunning met bevoegdverklaring van de deelnemende bemanningen;
- geldig Medisch getuigschrift van de deelnemende bemanningen;
- geldig Luchtwaardigheidscertificaat en / of permit to fly;
- verzekeringen van het luchtvaarttuig.

f) De organisator is verantwoordelijk voor het aanbrengen van een fysieke afsluiting tussen het publiek en het bewegingsterrein om ervoor

- Être en possession d'un certificat qui démontre qu'il a suivi avec succès le cours de directeur des vols. Ce cours est organisé par un organisme désigné/reconnu par la DGTA.

- Qu'il a participé à au-moins à un meeting aérien (stage) avec un directeur des vols reconnu par la DGTA ou que l'intéressé peut démontrer qu'il a participé à l'organisation d'un meeting aérien dans le passé ;

- Qu'il a passé un entretien avec un examinateur directeur des vols reconnu par la DGTA. Si cet entretien est évalué négativement, le candidat directeur des vols ne peut pas être accepté pour exercer cette fonction. L'entretien sera organisé par la DGTA. La demande doit être adressée à bcaa.airports@mobilit.fgov.be.

Remarques:

Si le meeting aérien comporte 3 démonstrations (displays) ou moins, il est possible de s'écarter des exigences ci-dessus au moyen d'une analyse de risque/motivation.

Si un directeur des vols n'a pas exercé cette fonction pendant trois années consécutives, il doit suivre à nouveau le cours.

La liste reprenant les noms des directeurs des vols connus et reconnus de la DGTA est publiée sur le site web de la DGTA sous la rubrique "DIRECTEURS DES VOLS".

e) L'organisateur veille à ce que tous les participants civils disposent des documents nécessaires :

- licence en cours de validité avec qualification des équipages participants ;
- certificat d'aptitude médicale en cours de validité des équipages participants ;
- certificat de navigabilité et / ou permit to fly en cours de validité ;
- assurances de l'aéronef.

f) L'organisateur est responsable de la séparation physique entre le public et l'aire de mouvement pour veiller à ce que personne ne

te zorgen dat niemand zich ongewenst op het bewegingsterrein kan begeven.

g) De organisator ziet erop toe dat een ATS-team aanwezig is.

h) De organisator ziet erop toe dat een goedgekeurd BNIP aanwezig is tijdens de burgerluchtvaartmeeting.

i) De organisator verleent vrije toegang tot de luchtvaartmeeting en zijn bijhorigheden aan de ambtenaren van het DGLV bij de uitoefening van hun functies.

1.2.1.4 Verantwoordelijkheden van de vluchtdirecteur (Display director)

De vluchtdirecteur van de burgerluchtvaartmeeting moet vóór de meeting plaatsvindt elke deelnemer beoordelen tijdens een oefenvlucht om na te gaan of die deelnemer al dan niet zijn voorstelling kan uitvoeren tijdens de meeting.

De vluchtdirecteur dient permanent aanwezig te zijn tijdens de luchtvaartmeeting om zijn taken uit te voeren

De vluchtdirecteur van de burgerluchtvaartmeeting moet een grondige briefing inrichten vóór de aanvang van de vliegvoorstellingen en elke deelnemer is verplicht er kennis van te nemen. In geval dat er teams of formaties optreden, is het voldoende dat alleen de teamleider deelneemt; hij is er persoonlijk verantwoordelijk voor dat zijn teamleden gebrieft worden. Op de briefing zullen ten minste de volgende punten behandeld worden:

- het bindend karakter voor alle deelnemers van de instructies van de vluchtdirecteur;
- het al dan niet aanvaarden van voorstellingen in vlucht uitgevoerd door een deelnemer tijdens de oefenvlucht;
- het bespreken van het OPS Order;
- vluchtprocedures die zodanig opgesteld worden dat op elk ogenblik bij noodsituaties de standplaatsen van het publiek niet in gevaar wordt gebracht;
- overzicht en volgorde van de opeenvolgende punten van het programma;

pénètre dans l’aire de mouvement sans autorisation.

g) L’organisateur veille à ce qu’une équipe ATS soit présente.

h) L’organisateur veille à ce qu'un PPUI approuvé soit disponible lors du meeting aérien civil.

i) L’organisateur accorde aux agents de la DGTA dans l’exercice de leurs fonctions, le libre accès au meeting aérien et à ses dépendances.

1.2.1.4 Responsabilités du directeur des vols (Display director)

Avant le meeting aérien civil, le directeur des vols du meeting doit évaluer chaque participant lors d'un vol d’entraînement pour vérifier si ce participant sera autorisé ou non à effectuer sa démonstration pendant le meeting.

Le directeur des vols doit être présent en permanence pendant le meeting aérien afin de pouvoir y effectuer ses tâches.

Le directeur des vols du meeting aérien civil doit donner un briefing détaillé avant le début des démonstrations de vol et chaque participant est tenu d’en prendre connaissance. Dans le cas de patrouilles ou de formations, il est admis que seul le chef de patrouille y participe. Il est personnellement responsable du briefing des membres de sa patrouille. Le briefing devra au moins traiter des points suivants :

- le caractère contraignant des instructions du directeur des vols pour tous les participants ;
- l’acceptation ou non des démonstrations en vol réalisées par un participant lors du vol d’entraînement ;
- l’analyse de l’OPS Order ;
- les procédures de vol sont établies de manière telle qu'à tout moment, en cas de situation d’urgence, les emplacements du public ne sont pas mis en danger
- l’aperçu et la succession des séquences du programme ;

- vertrek van de verschillende luchtvaartuigen na het luchtvaartevenement;
- brandstofbevoorradingsprocedures;
- plaatsing van de luchtvaartuigen op de grond zodanig dat ze geen hindernis vormen voor de hulpdiensten;
- meteorologische condities voorzien tijdens het luchtvaartevenement;
- opvolging, volgende briefing (indien nodig);
- andere punten en vragen.

1.2.2. FLY IN MET OVERVLUCHTEN (FLY PASTS) EN/OF FLYING DISPLAY ZONDER KUNSTVLUCHTEN

De schriftelijke toelatingsaanvraag (afwijking op SERA5005f) voor de organisatie van een Fly In met overvluchten (fly pasts) en/of flying display zonder kunstvluchten moet minstens vier maanden voor het evenement aan het DGLV toegestuurd worden samen met de aanvraag voor een TRA in overeenstemming met de CIR/GDF 11
De minimum vlieghoogte van de overvluchten en/of flying display wordt vastgelegd op 500ft AGL of hoger;

De aanvraag gebeurt door middel van het formulier "toelatingsaanvraag / checklist". Dit document dient volledig en ondertekend aan het DGLV bezorgt te worden.

Indien de aanvraag door het DGLV positief wordt bevonden zal het teruggestuurd worden naar de aanvrager als bewijs van aanvaarding.

1.2.2.1 Documenten

Tenminste 1 maand voor het evenement moeten de volgende documenten bij het dossier gevoegd worden:

a) een indicatief programma en operationele richtlijnen van de fly in;

b) de toelating van de burgemeester van de stad of gemeente waar de fly in wordt georganiseerd;

- le départ des différents aéronefs après la manifestation aérienne ;
- les procédures d'avitaillement ;
- le placement des aéronefs au sol de façon à ce qu'ils ne constituent pas un obstacle pour les services de secours ;
- les conditions météorologiques prévues pendant la manifestation aérienne ;
- le moment de survenue du prochain briefing suivant (si nécessaire) ;
- les autres points et questions.

1.2.2. FLY-IN AVEC SURVOLS (FLY-PASTS) ET/OU UN FLYING DISPLAY SANS ACROBATIES AÉRIENNES :

La demande d'autorisation écrite (dérogation SERA5005f) pour l'organisation d'un fly-in avec survols (fly pasts) et/ou flying display sans acrobaties aériennes doit être envoyée à la DGTA au moins quatre mois avant la manifestation en même temps que la demande de TRA conformément à la CIR/GDF 11.
La hauteur de vol minimale des survols et/ou flying display est fixée à 500ft AGL ou plus haut.

La demande est introduite via le formulaire « demande d'autorisation / checklist ». Ce document doit être envoyé à la DGTA dûment complété et signé.

Si la demande reçoit une évaluation positive de la DGTA, le document sera retourné au demandeur comme preuve d'acceptation.

1.2.2.1 Documents

Les documents suivants doivent être joints au dossier au moins un mois avant la manifestation :

a) un programme indicatif et les directives opérationnelles du fly-in ;

b) l'autorisation du bourgmestre de la ville ou de la commune où le fly-in est organisé ;

c) indien van toepassing een voorontwerp van BNIP;

d) indien een BNIP niet van toepassing is dienen de volgende documenten bij het dossier gevoegd te worden:

- procedure met te nemen maatregelen in geval van ongeval of incident (brandweer, eerste hulp,…);
- plan met daarop de locatie van de eerstehulpposten, de publieke grenslijn, de voorstellingslijn, de meest belangrijke infrastructuur…;

e) het bewijs of een voorstel van de verzekeringsmaatschappij dat de burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden van lichamelijke en materiele schade voldoende gedekt is door een verzekering;

f) de toelating van de uitbater van het vliegveld indien de organisator niet de uitbater is.

1.2.2.2 Technische vereisten

a) De zones voorbehouden voor parking van de voertuigen zal zo zijn gekozen dat ze zich nooit onder het voorstellingsgebied van deelnemende luchtvaarttuigen bevinden.

b) De zone voorbehouden voor het publiek zal zich langs één zijde van de actieve baan en/of voorstellingslijn bevinden.

c) De afstand van de publieke grenslijn naar de boord van de actieve baanstrook staat beschreven in de T1. Het publiek mag in geen geval overvlogen worden.

d) De voorstellingslijnen (Tabel T1) moeten duidelijk zichtbaar zijn. Als dit niet kan door natuurlijke elementen (bv. Een straat, contrast tussen velden,…) dienen deze op een duidelijke manier gematerialiseerd worden.

e) Tijdens paradrop moeten alle motoren van de luchtvaarttuigen op het luchtvaartterrein stilgelegd worden. Bovendien mag zich geen enkel luchtvaarttuig in de vliegverkeerskring bevinden.

f) Indien geen taxiway aanwezig is en het luchtvaarttuig niet begeleid wordt door een baancommissaris, bedraagt de minimum afstand tussen de publieke grenslijn en het

c) si d'application, un avant-projet de PPUI ;

d) si un PPUI n'est pas d'application, les documents suivants doivent être joints au dossier :

- une procédure précisant les mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident (pompiers, premiers secours…) ;
- un plan indiquant l'emplacement des postes de premiers secours, la ligne limite du public, la ligne de démonstration, les principales infrastructures… ;

e) la preuve, ou une proposition de la compagnie d'assurances, selon laquelle la responsabilité civile à l'égard des tiers pour les dommages corporels et matériels est couverte à suffisance par une assurance ;

f) l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome si l'organisateur n'est pas l'exploitant.

1.2.2.2 Exigences techniques

a) Les zones réservées au parking des véhicules seront choisies de manière à ne jamais se trouver sous la zone de démonstration des aéronefs participants.

b) La zone réservée au public se situera uniquement d'un côté de la piste en activité et/ou de la ligne de démonstration.

c) La distance entre la ligne limite du public et le bord de la bande de piste en activité est décrite au tableau T1. Le public ne peut en aucun cas être survolé.

d) Les lignes de démonstration doivent être clairement visibles. Si la délimitation n'est pas possible via des éléments naturels (par ex. une rue, un contraste entre des champs…), les lignes doivent être matérialisées d'une manière claire.

e) Pendant le largage de parachutistes, tous les moteurs des aéronefs doivent être à l'arrêt sur l'aérodrome. De plus, aucun aéronef ne peut se trouver dans le circuit.

f) S'il n'y a pas de taxiway et que l'aéronef n'est pas guidé par un commissaire de piste, la distance minimale entre la ligne limite du public

luchtvaarttuig 50 meter, in alle andere gevallen bedraagt deze afstand 15 meter.

et l'aéronef est de 50 mètres. Dans tous les autres cas, cette distance est de 15 mètres.

1.2.2.3 Verantwoordelijkheden van de organisator

a) De organisator ziet erop toe dat de minimale vlieghoogtes conform de SERA gerespecteerd zijn.

b) De organisator ziet erop toe dat de minimale meteorologische voorwaarden beschreven in de SERA gerespecteerd zijn.

c) De organisator ziet erop toe dat de minimale afstanden tussen de publieke grenslijn en de voorstellingslijn beschreven in T1 gerespecteerd zijn.

d) De organisator ziet erop toe dat alle burgerlijke deelnemers over de nodige documenten beschikken:
   - geldige vergunning met bevoegdverklaring van de deelnemende bemanningen;
   - geldig Medisch getuigschrift van de deelnemende bemanningen;
   - geldig Luchtwaardigheidscertificaat en / of permit to fly;
   - verzekeringen van het Luchtvaarttuig;
   - …

e) De organisator is verantwoordelijk voor het aanbrengen van een fysieke afsluiting tussen het publiek en het bewegingsterrein om ervoor te zorgen dat niemand zich ongewenst op het bewegingsterrein kan begeven.

f) Niet acrobatische demo's dienen op voorhand aan de organisator van het luchtvaartterrein worden voorgelegd (met o.a. beperkingen, ervaring piloten,…). De uitbater moet op zijn beurt het voorstel aanvaarden, weigeren of aanpassen.

g) Indien de organisator niet de uitbater van het luchtvaartterrein is stelt die een vliegveldoverste of zijn vervanger of de verantwoordelijke voor de veiligheid op de grond aan die voldoet aan alle voorwaarden beschreven in de CIR GDF 04 (vliegveld) of CIR GDF 04U (ULM-terrein) of de CIR/GDF-02-P (helihaven).

h) De organisator verleent vrije toegang tot de fly in en zijn bijhorigheden aan de ambtenaren van het DGLV bij de uitoefening van hun functies.

1.2.2.3 Responsabilités de l'organisateur

a) L'organisateur veille à ce que les altitudes de vol minimales soient respectées conformément aux SERA.

b) L'organisateur veille à ce que les conditions météorologiques minimales décrites dans les SERA soient respectées.

c) L'organisateur veille à ce que les distances minimales entre la ligne limite du public et la ligne de démonstration décrites dans le tableau T1 soient respectées.

d) L'organisateur veille à ce que tous les participants civils disposent des documents nécessaires :
   - licence en cours de validité avec qualification des équipages participants ;
   - certificat d'aptitude médicale en cours de validité des équipages participants ;
   - certificat de navigabilité et / ou permit to fly en cours de validité ;
   - assurances de l'aéronef ;
   - …

e) L'organisateur est responsable de la séparation physique entre le public et l'aire de mouvement de manière à ce que personne ne pénètre dans l'aire de mouvement sans autorisation.

f) Les démonstrations non acrobatiques doivent être soumises au préalable à l'organisateur de l'aérodrome (avec mention notamment des limitations, expérience des pilotes…). L'exploitant doit à son tour accepter, refuser ou adapter la proposition.

g) Si l'organisateur n'est pas l'exploitant de l'aérodrome, il désigne un commandant d'aérodrome, son suppléant ou le responsable de la sécurité au sol qui remplit toutes les conditions décrites dans la circulaire GDF 04 (aérodromes) ou GDF 04U (ulmodromes) ou GDF-02-P (héliports).

h) L'organisateur accorde aux agents de la DGTA dans l'exercice de leurs fonctions, le libre accès au fly-in et à ses dépendances.

1.2.3. FLY IN

Een schriftelijke melding moet aan het DGLV overgemaakt worden tenminste 2 maanden voor het evenement. (bcaa.airports@mobilit.fgov.be). Deze melding dient de volgende documenten te omvatten:

- De toelating van de burgemeester;
- De coördinatie op de grond en in de lucht;
- Het aantal verwachte luchtvaartuigen per uur en het aantal luchtvaartuigen op de grond (parkingcapaciteit);
- Genomen veiligheidsmaatregelen voor het evenement.

1.2.3. FLY-IN

Une notification écrite doit être transmise à la DGTA au moins 2 mois avant l'événement. (bcaa.airports@mobilit.fgov.be). Cette notification doit inclure les documents suivants :

- L'autorisation du bourgmestre ;
- La coordination sur le terrain et dans l'air ;
- Le nombre d'avions attendus par heure et le nombre d'avions au sol (capacité de stationnement) ;
- Mesures de sécurité prises pour l'événement.

2. Overgangsbepalingen en inwerkingtreding

2.1. De personen vermeld op de lijst "VLUCHTDIRECTEURS" die niet voldoen aan één van de voorwaarden beschreven in punt 1.2.1.3 d) beschikken over één jaar na de indiensttreding van deze circulaire om zich in regel te stellen.

2.2. De derde uitgave van deze circulaire wordt van kracht op 28 januari 2022 en vernietigt en vervangt de 2de uitgave.

2.3. De vierde uitgave van deze circulaire wordt van kracht op 14 maart 2023 en vernietigt en vervangt de 3de uitgave.

2. Mesure transitoires et entrée en vigueur

2.1. Les personnes reprises dans la liste des « DIRECTEURS DES VOLS » qui ne remplissent pas l'une des conditions énoncées au point 1.2.1.3 d) disposent d'un an à compter de la date de mise en vigueur de la présente circulaire pour se mettre en règle.

2.2. La troisième édition de la présente circulaire, entrée en vigueur le 28 janvier 2022, remplace et annule la 2ième édition.

2.3. La quatrième édition de la présente circulaire, entrée en vigueur le 14 mars 2023, remplace et annule la 3ième édition.

T1. Minimale afstanden tov de publieke grenslijn

1	2	3**	4**	5**	7						
	Afstand publieke grenslijn tot de rand van de taxiway met baancommisaris	Burger-luchtvaartmeeting	Fly in of Fly in met overvluchten en/of flying display zonder kunstvluchten	***Fly in of Fly in met overvluchten en/of flying display zonder kunstvluchten	**Afstand voorstellingslijn tot de publieke grenslijn**						
		Afstand publieke grenslijn tot de as van de baan voor opstijgen en landen	Afstand publieke grenslijn tot de as van de baan voor opstijgen en landen	Afstand publieke grenslijn tot de boord van de baanstrook voor opstijgen en landen	**Één luchtvaartuig**				**Formatie**		
					Snelheidsvector naar publiek en snelheid ≥ 300 KIAS	Snelheidsvector naar publiek en snelheid < 300 KIAS	Snelheidsvector evenwijdig of weg van het publiek ≥ 300 KIAS	Snelheidsvector evenwijdig of weg van het publiek< 300 KIAS	Snelheidsvector naar publiek en snelheid ≥ 300 KIAS	Snelheidsvector naar publiek en snelheid < 300 KIAS	Snelheidsvector evenwijdig of weg van het publiek
Vliegtuigen	15 m	75m	75m	20m	450 m	230 m	230 m	230 m*	450 m	230 m (dichtste vliegtuig)	230 m (dichtste vliegtuig)
Helikopters	15 m	75m	75m	20m	N/A	100 m	N/A	100 m	N/A	150 m (dichtste helikopter)	150 m (dichtste helikopter
VSTOL	15 m	75m	75m	65m	450 m	150 m	230 m	150 m	450 m	230 m (dichtste vliegtuig)	230 m (dichtste vliegtuig)

***** bij lichte vliegtuigen kan deze afstand verminderd worden tot 150 m.

****** de weergegeven afstanden zijn de minimum afstanden zonder dat die automatisch voldoende worden geacht. Bovendien mag er zich nooit publiek in de baanstrook van een actieve baan bevinden.

******* Enkel voor lichte luchtvaarttuigen met een normale opstijgsnelheid van minder dan 80 KIAS.

T1. Distances minimales entre la ligne limite du public et la ligne de démonstration

1	2	3**	4**	5**	6						
	Distance entre la ligne limite du public et le bord du taxiway avec commissaire de piste	Meeting aérien civil	Fy-in ou fly-in avec survols (fly-pasts) et/ou flying display sans acrobaties aériennes	***Fy-in ou fly-in avec survols (fly-pasts) et/ou flying display sans acrobaties aériennes	Distance entre la ligne de démonstration et la ligne limite du public						
		Distance entre la ligne limite du public et l'axe de la piste pour le décollage et l'atterrissage	Distance entre la ligne limite du public et l'axe de la piste pour le décollage et l'atterrissage	Distance entre la ligne limite du public et le bord de la bande de piste d'atterrissage et de décollage.	Un aéronef				Formation		
					Vecteur de vitesse vers le public et vitesse ≥ 300 KIAS	Vecteur de vitesse vers le public et vitesse < 300 KIAS	Vecteur de vitesse parallèle au public ou s'éloignant du public ≥ 300 KIAS	Vecteur de vitesse parallèle au public ou s'éloignant du public < 300 KIAS	Vecteur de vitesse vers le public et vitesse ≥ 300 KIAS	Vecteur de vitesse vers le public et vitesse < 300 KIAS	Vecteur de vitesse parallèle au public ou s'éloignant du public
Avions	15 m	75m	75m	20m	450 m	230 m	230 m	230 m*	450 m	230 m (avion le plus proche)	230 m (avion le plus proche)
Hélicoptères	15 m	75m	75m	20m	N/A	100 m	N/A	100 m	N/A	150 m (hélicoptère le plus proche)	150 m (hélicoptère le plus proche)
VSTOL	15 m	75m	75m	65m	450 m	150 m	230 m	150 m	450 m	230 m (avion le plus proche)	230 m (avion le plus proche)

* Pour les avion légers, cette distance peut être diminuée à 150m.
** Les distances indiquées sont les distances minimales et ne sont pas automatiquement considérées comme suffisantes. En outre, il ne devrait jamais y avoir de public dans la bande de piste, de piste en service.
***Uniquement pour les avions légers dont la vitesse normale de décollage est inférieure à 80 KIAS.

T2. Minimale meteorologische voorwaarden voor een burgerluchtvaartmeeting

Maneuver	Aantal vliegtuigen	Helikopter		VSTOL		VLIEGTUIG	
		(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Horizontale overvlucht	1	1.0	200	1.5	300	3.7	1000
	2-6	1.5	300	3.7	1000	3.7	1000
	7-16	1.5	300	3.7	1500	3.7	1500
	Meer dan 16	1.5	300	8	2000	8	2000
Kunstvlucht (platte show)	1	3.7	1000	3.7	1000	3.7	1000
	2-6	3.7	1000	3.7	1000	3.7	1000
	7-16	3.7	1000	3.7	1500	3.7	1500
Aerobatic full show	ZOALS BEPAALD DOOR DE DISPLAY DIRECTOR						

(1) Zichtbaarheid in kilometer (km)
(2) Wolkenbasis (BKN) in ft AGL (boven grondniveau)

T2. Conditions météorologiques minimales pour un meeting aérien civil

Manœuvre	Nombre d'avions	Hélicoptère		VSTOL		AVION	
		(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Survol horizontal	1	1.0	200	1.5	300	3.7	1000
	2-6	1.5	300	3.7	1000	3.7	1000
	7-16	1.5	300	3.7	1500	3.7	1500
	Plus de 16	1.5	300	8	2000	8	2000
Aerobatic flat show	1	3.7	1000	3.7	1000	3.7	1000
	2-6	3.7	1000	3.7	1000	3.7	1000
	7-16	3.7	1000	3.7	1500	3.7	1500
Aerobatic full show	TELLES QUE DÉTERMINÉES PAR LE DISPLAY DIRECTOR						

(1) Visibilité en kilomètres (km)
(2) Base des nuages (BKN) en pieds AGL (au-dessus du niveau du sol)

T3. Minimale vlieghoogtes (AGL) voor een burgerluchtvaartmeeting

	Geen kunstvlucht	kunstvlucht
helikopters	100 ft	500 ft
vliegtuigen	200 ft	500 ft
Lichte vliegtuigen	200 ft	200 ft

Opmerkingen:

Na de take-off zullen er geen onmiddellijke bewegingen gebeuren met een luchtvaartuig onder de 100ft en maximum 90°AOB tussen 100ft en 300ft AGL

Nationale Militaire demoteams kunnen van deze minimum hoogtes afwijken mits een gemotiveerde aanvraag

De minimale vlieghoogtes in tabel T3 zijn niet automatisch toegestaan. De toegestane minimale hoogtes zullen in de operationele richtlijnen (OPS order) gepubliceerd worden.

T3. Altitudes de vol minimales (AGL) pour un meeting aérien civil

	Pas d'acrobaties aériennes	Acrobaties aériennes
hélicoptères	100 pieds	500 pieds
avions	200 pieds	500 pieds
avions légers	200 pieds	200 pieds

Remarques :

Après le décollage, il n'y aura pas de mouvements immédiats de l'aéronef en vol de démonstration en dessous de 100 pieds et l'angle d'inclinaison sera de maximum 90° entre 100 pieds et 300 pieds AGL.

Les équipes de démonstration militaires nationales peuvent déroger à ces altitudes minimales à condition d'adresser une demande motivée.

Les altitudes de vol minimales reprises au tableau T3 ne sont pas automatiquement autorisées. Les altitudes de vol minimales autorisées seront publiées dans les directives opérationnelles (Ops order)