

De luchtvaartreglementering in België (en erbuiten)

Wettelijk kader en AIP/NOTAMS

Volgens de Belgische algemene luchtvaartwet en de interpretatie van de BVVF, die tweemaal (mondeling) bevestigd werd door de Belgische luchtvaartautoriteiten, beantwoorden parapentes ("paragliders") en delta's ("hang gliders") aan de definitie van « zweefvliegtuigen » ("gliders") en moeten we dus de reglementering naleven die van toepassing is op zweefvliegtuigen.

Hierbij moet aangestipt worden dat wat wij "zweefvliegtuigen" noemen, dus de grote zwevers, onderhevig zijn aan een Europese regelgeving waaraan wij ontsnappen wegens het lichte gewicht van onze toestellen. Dus zij hebben wel allerhande verplichtingen waaraan wij ontsnappen: o.a. de medische keuring, toestelkenmerk, technische keuring en licentie. De Aeriane Swift-zwevers vallen hier ook niet onder wegens hun geringe gewicht.

Deze luchtvaartregels en al de informatie over de verdeling van het luchtruim (waar we mogen vliegen en waar we niet mogen vliegen) bevinden zich in de **AIP (Aeronautical Information Publication)** en de **NOTAM's (Notices To AirMen)**, wat informatiebulletins zijn, soms met verplichtingen en soms met waarschuwingen). Men moet de AIP en de NOTAM's zien als één geheel om de totale informatie met betrekking tot het luchtruim te verkrijgen.

In de luchtvaartpublicaties wordt tijd steeds uitgedrukt in **UTC** (lokale wintertijd = UTC + 1u / zomertijd = UTC + 2u).

De Belgische AIP (+ G.H. Luxemburg) en NOTAM's kunnen bij Skeyes (ex-Belgocontrol) geraadpleegd worden via de internetpagina: <https://ops.skeyes.be/> (er staat een link op de "luchtruim"-pagina van de BVVF-website, net als voor de volgende websites:)

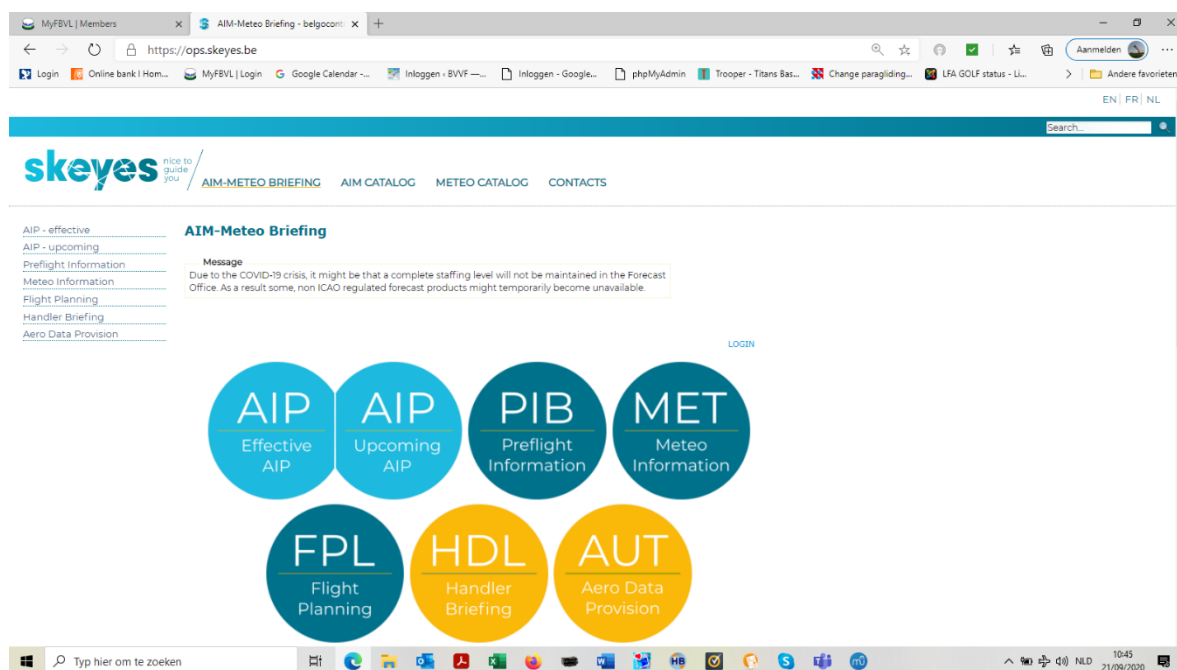
Frankrijk: <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

Nederland: <http://www.lvnl.nl/diensten/aip>

Duitsland: <http://www.dfs-ais.de>

Per land zijn er één of meerdere AIP's, in principe kunt u ook de AIP en de NOTAM's van het land waar u zich bevindt, raadplegen op elk vliegveld, ook op ULM-terreinen.

Voor wat betreft België en Luxemburg, dit is wat u te zien krijgt als u naar de Skeyes-pagina gaat:

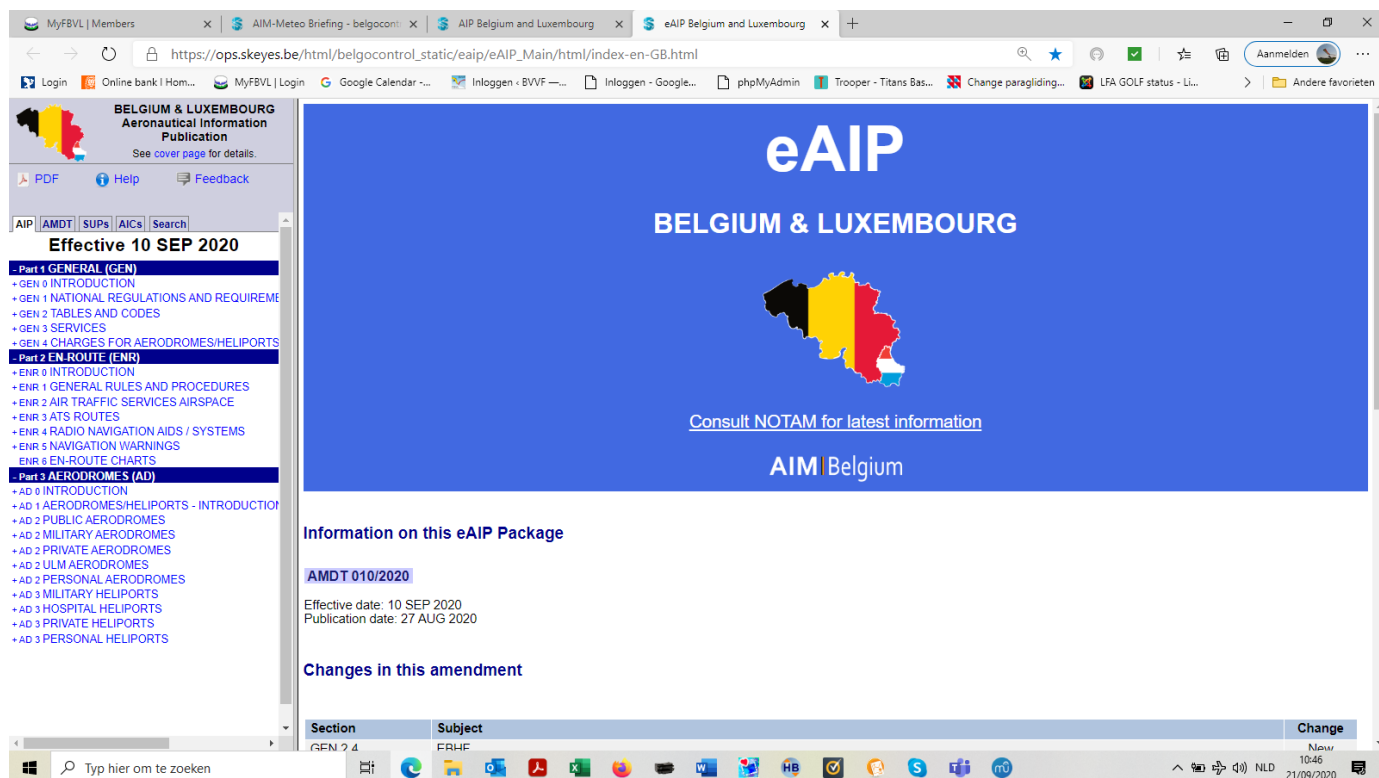


U kan hier klikken op "AIP (Effective AIP)" voor de AIP en op "PIB" voor de NOTAM's.

U krijgt dan het volgende scherm, druk op “eAIP” van de “current AIP” (midden):



Op het volgende scherm kan u in de AIP bladeren (klik op hoofdstukken links):



In het GEN-gedeelte kan u algemene informatie terugvinden, met inbegrip van de in NOTAM's en in de AIP gebruikte afkortingen (GEN 2.2), alles in het Engels (internationale luchtvaarttaal).

In het ENR-gedeelte kan u informatie vinden over de meeste luchtvaartzones, dit is het gedeelte dat ons het meest interesseert.

In het AD-gedeelte gaat het over vliegvelden (inclusief de gecontroleerde zone (CTR) die er direct rond ligt).

Als we naar het ENR-gedeelte gaan om het luchtruim na te gaan, krijgen we bijvoorbeeld dit scherm:

ENR 5 NAVIGATION WARNINGS

ENR 5.1 PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS

1 RESTRICTED AREAS

EBR01 - BRUSSELS CITY

Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
505311N 0042013E - an arc of circle, 0.8 NM radius, centred on 505311N 0042130E and traced clockwise to 505316N 0042247E - an arc of circle, 2.7 NM radius, centred on 505039N 0042142E and traced clockwise to 505311N 0042013E.	UNL / GND	Entry prohibited, unless instructed by ATC.	PERM

EBR02 - ROYAL ESTATE OF CIERGNON

Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
A circle, 0.8 NM radius, centred on 500958N 0050620E.	UNL / GND	Entry prohibited, unless instructed by ATC.	PERM

EBR03 - DIEST

Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
A circle, 3 NM radius, centred on 505957N 0050355E. ⁽¹⁾	3500 FT AMSL / GND ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	Parachute dropping zone and air exercises area. Entry prohibited, unless instructed by Schaffen Radio or Brussels APP.	MON 0001 (SUN 2301) - SAT SR (HOL excl) ⁽⁵⁾

(1) Brussels CTA East One excl. Beauvechain TMA One A and Kleine-Brogel TMA One excl during activation.
(2) For drops at 2 000 FT AMSL or below, the dropping aircraft shall contact Steenokkerzeel ATCC before entering the area.
(3) For drops above 2 000 FT AMSL, except those mentioned hereafter, the dropping aircraft shall maintain radio contact with Brussels APP.
(4) For drops between 2 000 FT AMSL and 3 500 FT AMSL, in that part of EBR03 situated under Brussels CTA East Two, the dropping aircraft shall maintain radio contact with Beauvechain APP (during HO) and Brussels APP.
(5) Additional activation possible (see NOTAM).

In dit gedeelte worden dus per zone de laterale en verticale grenzen aangeduid (met coördinaten), het type van beperking of gevaar en de tijd van activering (hierop komen we later terug).

Voor wat betreft de NOTAM's, zal u op volgende pagina terecht komen na het tabblad "Daily warnings" te hebben aangeklikt:

Message
Due to the COVID-19 crisis, it might be that a complete staffing level will not be maintained in the Forecast Office. As a result some, non ICAO regulated forecast products might temporarily become unavailable.

Daily Warnings

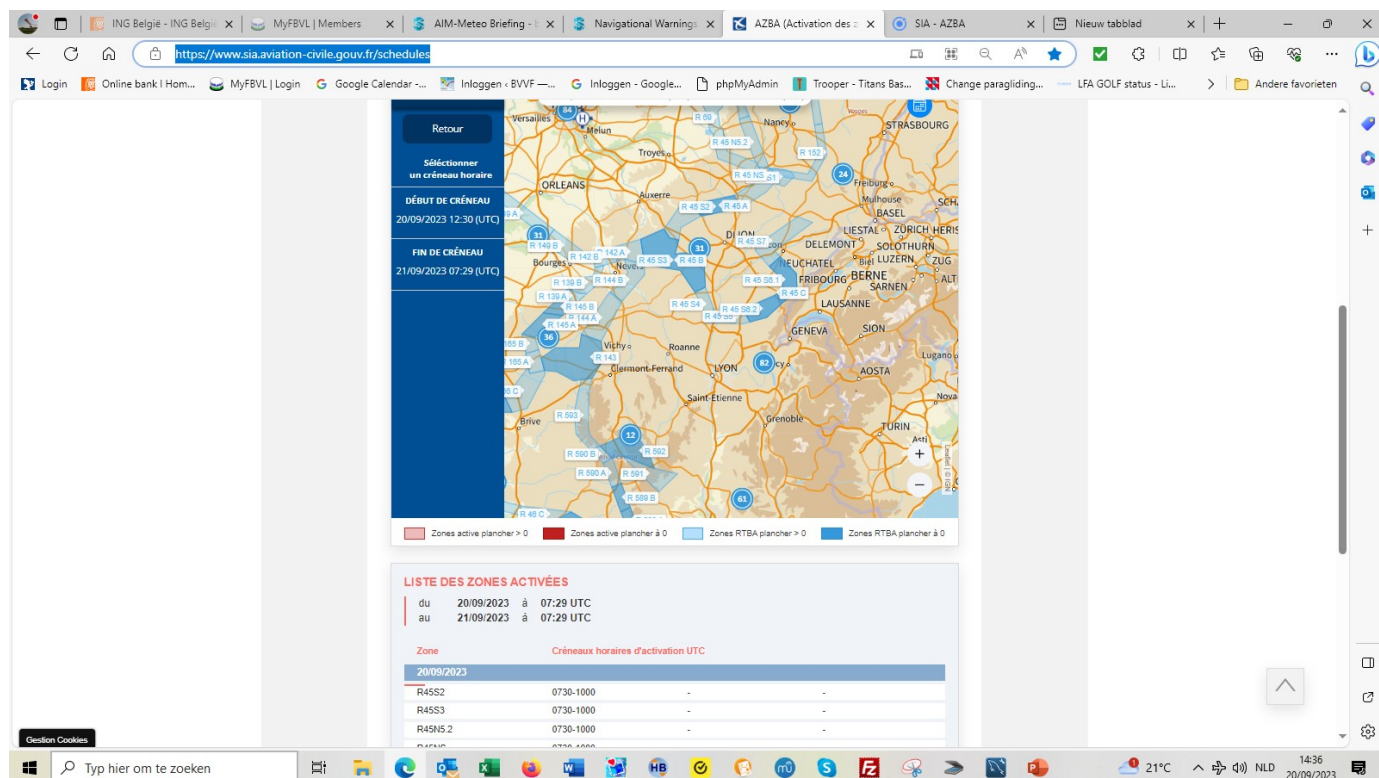
The Daily Warnings only contain NOTAM on navigational warnings and can never be used as single source for pre-flight briefing. Information on subjects such as activation of ATS airspace or aerodromes is not included. In order to receive full pre-flight information, an appropriate PIB must be made for each flight using the PIB tools provided.

21/9/2020	22/9/2020
Daily warnings PIB text	Daily warnings PIB text
Daily warnings chart (PDF)	Daily warnings chart (PDF)
Interactive daily warnings chart	Interactive daily warnings chart

Hier kan u klikken op de NOTAM's van de dag zelf en van de volgende dag (vandaag en morgen), in tekstvorm of op twee soorten kaarten. De tekstversie is natuurlijk niet de meest handige, de kaarten zijn dit wel:

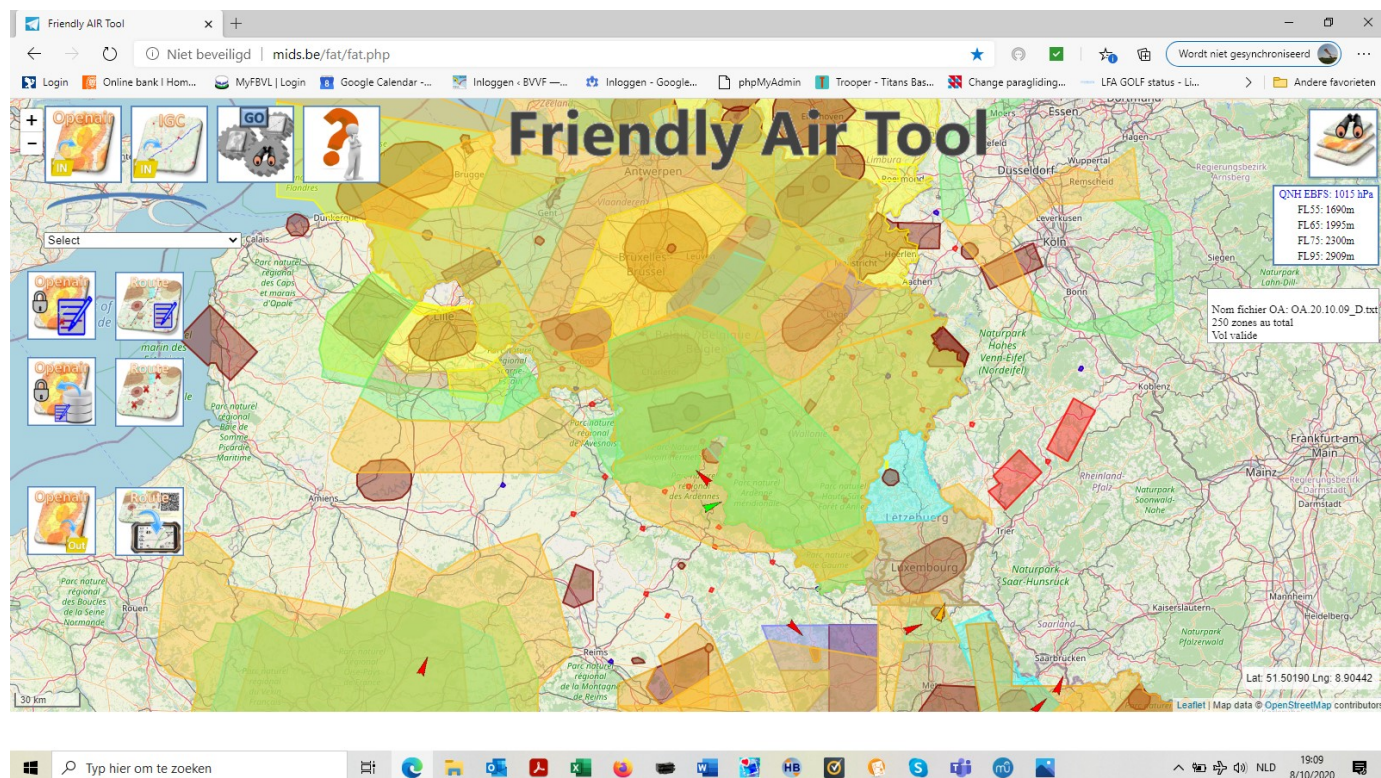
De eerste kaart geeft de nummers van de voor die dag toepasselijke NOTAM's.

Voor het buitenland is het jammer genoeg niet zo eenvoudig om een overzicht te krijgen van de geldende NOTAM's, voor Frankrijk is de belangrijkste (militaire) activiteit wel te zien via volgende link: [AZBA \(Activation des zones basses altitudes\)](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/schedules) (menukeuze in "Préparation de vol": "Activités défense" en dan AZBA):



Op dit scherm kan u alle militaire "laagvliegszones" zien en hun activatie in het gekozen tijdsbestek (zie onderaan in de lijst wanneer ze actief zijn).

Een groep van piloten heeft ook een tool ontwikkeld voor het zuiden van België en het noorden van Frankrijk, die een interactief overzicht geeft van alle actieve zones, die kunnen gedownload worden op uw navigatietoestel, de zogenaamde FAT. Dit is echter geen officiële informatie maar informatie van NOTAM's worden hier wel in verwerkt en elke dag geactualiseerd door vrijwilligers. Een link staat op de BVVF-website onder het luik "luchtruim".



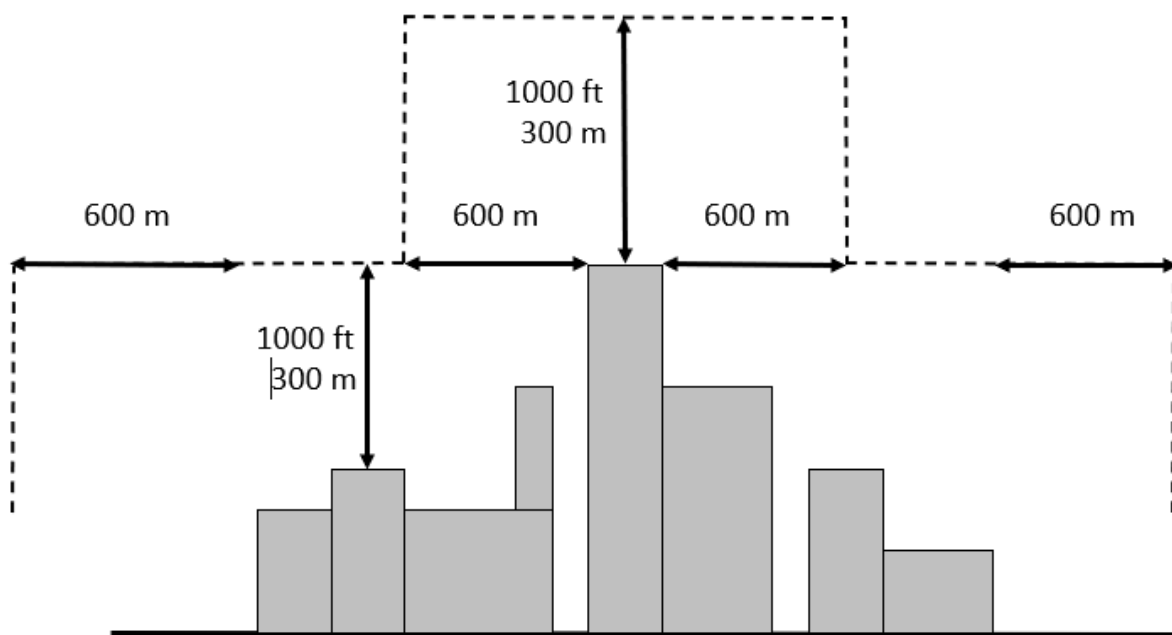
Luchtverkeersregels

Een eerste regel betreft het overvliegen van:

- steden
- dorpen
- agglomeraties
- industrieën
- bijeenkomsten
- ...

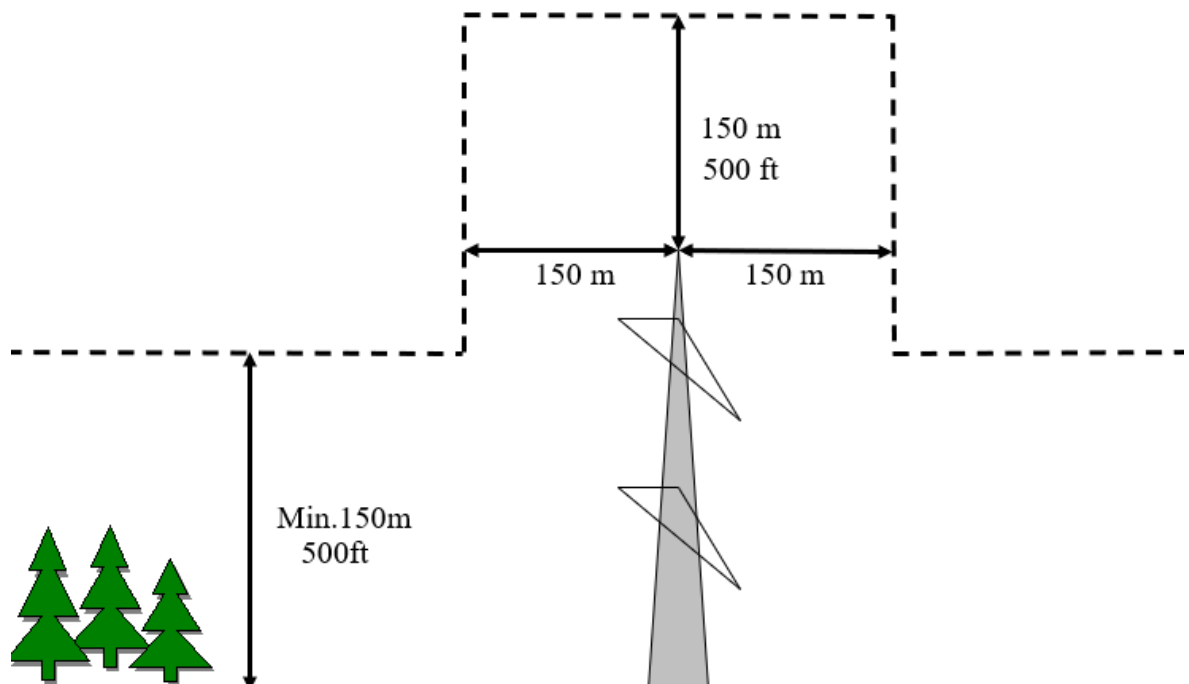
tijdens een “navigatievlucht” (overlandvlucht). Dit moet gebeuren op voldoende hoogte om een noodlanding te kunnen maken.

Meer concreet moet men dan een verticale afstand bewaren van 300 m ten opzichte van het hoogste object in een horizontale straal van 600 m:



Boven land of water dat vrij is van dorpen enz. moet men gedurende een navigatievlucht nog steeds 150 m hoogte

boven het
hoogste
obstakel
aanhouden
en dit in een
straal van 150
m rond deze
obstakels:



Gereguleerde activiteiten

- Droppen van voorwerpen, dieren of mensen: verboden uitgezonderd toestemming DGLV, uitgezonderd ballast in de vorm van fijn zand of water dat geleidelijk aan wordt gelost.
- Slepen van voorwerpen (vlaggen, ...) of andere luchttoestellen: verboden uitgezonderd toestemming DGLV.
- Formatievliegen: verboden uitgezonderd toestemming DGLV.
- Acrobatisch vliegen (wing-over, looping, steilspiraal, ...): voorwaarden om dit te mogen doen:
 - o Niet onder 600 m AGL (hoogte boven de grond)
 - o Horizontale zichtbaarheid minstens 5 km
 - o Niet in "Danger Areas"
 - o Niet in drukke vliegzones
 - o Niet indien gevaar voor andere luchtruimgebruikers of omwonenden

Afstand tot andere vliegtuigen (proximity)

Voldoende om ervoor te zorgen dat andere vliegtuigen geen negatieve effecten van de turbulentie van uw toestel ondervinden en uiteraard om aanvaringen te vermijden.

Voorrangsregels

Er moet aangestipt worden dat er officiële regels zijn die van toepassing zijn op alle luchtvaartuigen, en regels die conventies (afspraken) zijn in de zweefvliegwereld, al dan niet geofficialiseerd in bepaalde landen maar niet in België. We gaan beiden bespreken.

Ten eerste is er het onderscheid tussen wat men een noodprocedure noemt en de eigenlijke voorrangsregels.

De noodprocedure bestaat erin dat beide luchtvaartuigen verplicht naar rechts uitwijken indien er gevaar tot aanvaring (botsing) bestaat in de volgende momenten.



Dit kan natuurlijk enkel het geval zijn als de twee luchtvaartuigen zich op convergerende vliegpaden bevinden (en dus ook op ongeveer dezelfde hoogte).

Deze noodprocedure staat dus duidelijk boven alle voorrangsregels en moet steeds (indien mogelijk) uitgevoerd worden in geval van nood, wie er ook voorrang heeft.

Voor de andere voorrangsregels bestaat er een hiërarchie van regels:

- 1 Type van luchtvaartuig (met uitzondering van reddingsdiensten !)
- 2 Officiële regels:
 - laagste toestel heeft voorrang (landing)
 - landend voertuig heeft voorrang
 - voorrang van rechts in geval van convergerende vliegpaden
 - voorsteken
- 3 Zweefvliegconventies

Vorrang tussen verschillende types luchtvaarttuigen

1. Gas- en hete luchtballonnen (geen gemotoriseerde “zeppelins”).
2. Zwevers (delta’s, parapentes en zweefvliegtuigen worden als gelijkwaardig beschouwd, dus parapentes hebben niet per definitie vorrang op delta’s of zweefvliegtuigen).
3. Motorvliegtuigen (inbegrepen gemotoriseerde “zeppelins”).

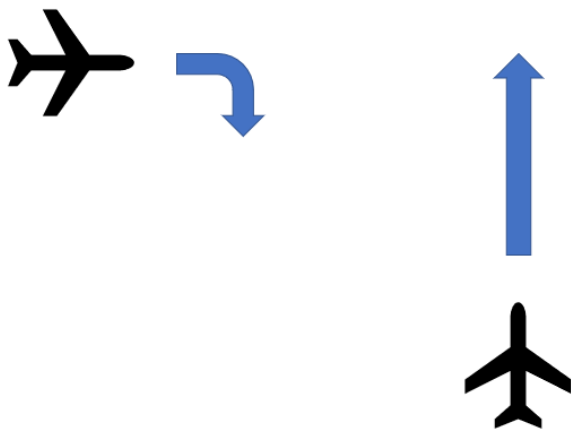
met uitzondering van reddingsdiensten die steeds vorrang hebben !

Officiële regels (België en de meeste andere landen):

Tussen luchtvaartuigen van hetzelfde type (zie hoger) :

- Laagste toestel heeft vorrang (bij landing maar per uitbreiding ook in thermiek en bij soaren).
- Landend voertuig heeft vorrang (bij toplandingen op startplaatsen laat men eerst klaarstaande piloten starten).
- Vorrang van rechts in geval van convergerende vliegpaden (= ongeveer op dezelfde hoogte).

Vorrang verlenen verplicht door naar rechts uit te wijken !



- Voorsteken: bij voorkeur langs rechts, voor zwevers mag nu ook langs links (Europese regelgeving SERA), maar velen zijn dit nog niet gewoon... Steeds met voldoende afstand tot ander toestel zodat dit laatste geen hinder ondervindt van de turbulenties van uw toestel.

Zweefvliegconventies

- De eerste in thermiek geeft de draairichting aan.
- De piloot die het laagste vliegt heeft vorrang (in thermiek, tijdens soaren en bij de landing).
- Een in thermiek opdraaiende piloot heeft vorrang over een piloot die rechtdoor vliegt of die soart (deze regel is officieel in Italië).
- Een piloot die vliegt dichtbij een helling of wand die aan zijn rechterzijde ligt, heeft vorrang op de piloot die soart met de helling of wand op zijn linkerkant, maar NIET op een piloot die opdraait in thermiek EN/OFF lager dan hem vliegt.

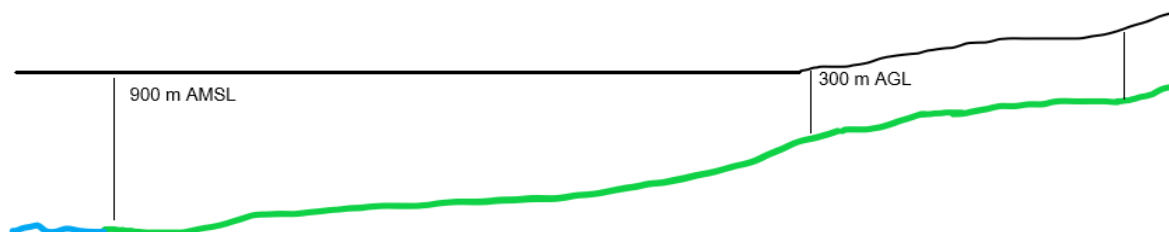
VFR, VMC en toegang tot luchtvaartzones

- Er zijn twee soorten vliegeregels: de regels van het vliegen op instrumenten (IFR voor Instrument flight rules) en de regels van het vliegen op zicht (VFR voor **Visual flight rules**). Voor ons zijn enkel VFR-vluchten toegestaan. Men kan enkel VFR-vluchten maken in bepaalde weersomstandigheden genaamd «VMC» (**visual meteorological conditions**).
- In het kort moet er, in het luchtruim waar wij mogen komen, een **horizontale zichtbaarheid** (want daarover gaat het hier natuurlijk) van minstens 5 km zijn. Als men zich onder 900 m/zee bevindt (of 300 m/grond als dit hoger is, bijvoorbeeld in de bergen of op bepaalde plaatsen in de Ardennen) volstaan 1500 m zichtbaarheid als men zich bevindt in het circuit van een vliegveld en zolang men de controletoren of het midden van de piste ziet, dit is misschien ook toepasbaar op vrije vlucht -vliegplaatsen voor zover men niet te hoog vliegt.
- Wanneer men onder een wolk vliegt (aan de wolkenbasis) moet men steeds een horizontaal zicht behouden van 5 km, zoniet beschouwt men dit als IN de wolk vliegen, wat **strikt verboden** is tijdens VFR-vluchten. Het feit dat u de grond nog ziet is GEEN bewijs dat u niet in de wolk vliegt (een wolk kan ook zijn als lichte mist, met zichtbaarheden van enkele tientallen meters).
- In België is het normaal gezien niet toegelaten VFR-vluchten uit te voeren boven 4500 ft AMSL (1371 m/zee), want het luchtruim daarboven is wel degelijk gecontroleerd en er zijn aanvliegzones (CTA), luchtcorridors (AWY), enz... Dit is trouwens de reden waarom de NGI-kaarten op deze hoogte ophouden, hoewel...
- Om aan de zwevers (en dus aan ons) toe te laten boven 4500 ft AMSL (1371 m/zee) te vliegen in het weekend, op feestdagen en op werkdagen buiten de uren van militaire activiteit, heeft men speciale zones gecreëerd, de «LFA GOLF» -zones (GOLF voor « G » in morsecode, voor luchtruim met classificatie G en dus ongecontroleerd), die in de plaats komt van luchtruim dat wel degelijk gecontroleerd wordt buiten de perioden van activering van de LFA GOLF-zones (niet te verwarren met de «LFA's» die gebruikt worden voor vluchten op zeer lage hoogte van F16's en andere vliegtuigen van de luchtmacht...).
- De activering van deze GOLF-zones (die zich dus niet op de NGI-kaart bevinden want boven 4500 ft AMSL liggen) en hun bovengrenzen kunnen online nagekeken worden via de BVVF-website, die gelinkt is met een pagina van de Liga Van Vlaamse Zweefvliegclubs (mooie duidelijke kaart met de voor die dag na te leven maximumhoogtes, in meter !): [LFA Golf status \(lvzc.be\)](http://lvzc.be)
- Hoewel men dit in principe moet nagaan in de AIP en de NOTAMs, weet men dat de militaire vliegvelden van Bevekom, Chièvres en Koksijde niet actief zijn in het weekend en op feestdagen, met als gevolg dat de overeenkomstige CTR's en TMA's gedeactiveerd worden (er zijn dan zelfs burgerclubs die er vliegen, zoals Avia Airsport te Bevekom, maar zonder dat de zones geactiveerd worden). Toch maar even nakijken in de NOTAMs terwijl men de andere gevaren nakijkt vooraleer men er gaat vliegen... Uitzonderingen: de TMA5 en TMA4 van Bevekom (EBBE) die onder de controle van Charleroi en Zaventem geplaatst worden bij desactivering van de militaire basis.
- Zelfs als deze zones niet geactiveerd zijn en/of er een burgerclub op het (militair) vliegveld mag vliegen, mag men het vliegveld nooit op minder dan 2 NM (zeemijl = 1,8 km) of 3,6 km naderen onder 2500 ft AMSL(zeeniveau).
- Voor de bases van Florennes en Kleine Brogel zijn er andere regels indien de basis niet actief is:
 1. Er is dan een verboden zone met straal van 2 NM (+/- 3,6 km) rond het vliegveld, tot FL75 (+/- 2250 m/zee) voor Kleine Brogel en tot FL95 (+/- 2850 m/zee) voor Florennes.
 2. De bases blijven om beurt (zie NOTAM's) in « stand-by », wat wil zeggen dat, zelfs als werden deze zones niet geactiveerd, men niet in de CTR/TMA mag binnenvliegen zonder te blijven luisteren naar een in de NOTAM's opgegeven radiofrequentie (wordt ook opgegeven wordt op de internetpagina van de Golf-zones).
- Ook voor de basis van Koksijde moet men op een in de NOTAM's opgegeven radiofrequentie afstemmen wanneer deze niet actief is.

Visual Meteorological Conditions (VMC)

Zoals gezegd mag men enkel VFR-vluchten doen, dit wil zeggen vluchten op zicht, indien er bepaalde meteorologische omstandigheden heersen, die we VMC-condities noemen (of in het kort VMC).

Er zijn andere VMC-regels afhankelijk van waar men zich bevindt ten opzichte van de grond, aangegeven door de grens op de volgende tekening (AMSL = boven zeeniveau, AGL = boven de grond):



BOVEN 900 m/AMSL of 300 m/AGL (hoogste van de 2)	ONDER 900 m/AMSL of 300 m/AGL (hoogste van de 2)
ZICHTBAARHEID	
5 km horizontaal + met grondzicht	5 km horizontaal of 1500 m in circuit rond vliegveld
AFSTAND TOT WOLKEN	
300 m verticaal + 1500 m horizontaal	Buiten wolk + met grondzicht
TOEPASSELIJK IN LUCHTRUIM KLASSE	
C + D + E + F + G	Enkel (F +) G

Men mag geen VFR-vluchten doen meer dan 30 minuten voor zonsopgang (SR) of meer dan 30 minuten na zonsondergang (SS).

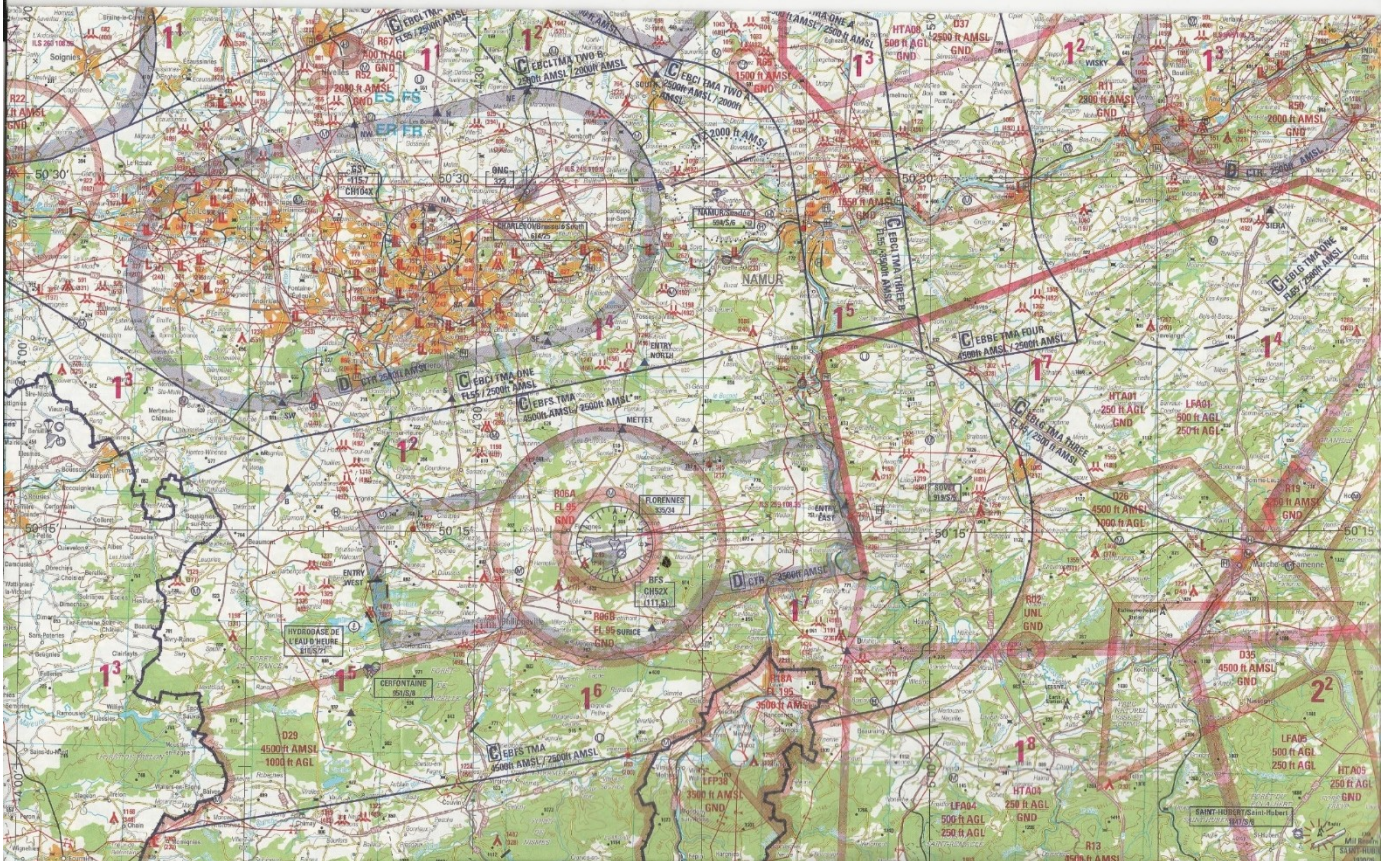
Luchtvaartkaarten

Volgens de wet moet elke piloot die op afstandsvlucht gaat in principe een luchtvaartkaart bij zich hebben, er zijn er verschillende (Jeppesen, Botlang, ...), maar de meest bekende is die van het Nationaal Geografisch Instituut (NGI), de fameuze « Low Air 0-4500 ft » die zoals zijn naam al zegt, beperkt is tot 4500 voet/zeeniveau omdat men vroeger men niet hoger op zicht mocht vliegen (VFR). Ze is niet duur en kan bij het NGI besteld worden via hun internetsite [LowAir - Webshop Nationaal Geografisch Instituut \(ngi.be\)](http://LowAir - Webshop Nationaal Geografisch Instituut (ngi.be))

Maar vooreerst moet men deze kaarten kunnen interpreteren...

- Op deze kaarten bevinden zich alle zones die in de AIP staan op de datum dat de kaart aangemaakt werd (één keer per jaar voor de NGI-kaart, die slechts tot 4500 voet/AMSL (1371 m boven zeeniveau) gaat), er kunnen dus andere zones gecreëerd worden of grenzen van zones die wijzigen tussen twee kaartedities in, dit zal dan slechts geweten zijn door de AIP-amendementen tot de volgende kaarteditie...
- Al deze zones zijn daarom niet altijd « actief » maar om volledig te zijn moet men ze er wel allemaal opzetten... Want, zeer belangrijk punt, **ieder type zone kan in principe « geactiveerd » of « gedeactiveerd » worden naargelang de informatie in de AIP en de NOTAMs**, zelfs verboden « P »-zones. **Algemene (vuist)regel: wanneer een zone gedeactiveerd is, mag men ze binnenvliegen**, behalve wanneer deze zone nu net gecreëerd werd om ons toegang te geven tot een stuk luchtruim dat normaal niet voor ons toegankelijk is (de LFA's GOLF, zie verder) of er een speciale regeling is voor de betrokken zone (CTR's en TMA's van Florennes en Kleine Brogel, zie verder).

NGI-IGN LOW-AIR 0-4500 ft/AMSL



Op de IGN-kaart staan er **blauwe zones**, die « terminale » zones rond militaire of burgerlijke vliegvelden betreffen. Van deze zones komen enkel de CTR's tot aan de grond omdat ze zich rond en vlak boven een vliegveld bevinden. De ondergrens (behalve voor de CTR's dus) en bovengrens van deze zones kan men binnen de zone terugvinden, aan de rand van de lijn die de zone afbakent:

« **B** EBLG TMA 2500-4500 ft AMSL »

B is de classificatie van de zone (we komen erop terug), EBLG is de code van het vliegveld van Bierset (Luik), AMSL wil zeggen: « Above Mean Sea Level », dus boven het gemiddeld zeeniveau.

Andere afkortingen zijn:

MSL: hetzelfde als AMSL,

AGL: above ground level (boven grondhoogte),

GND: ground (grond),

SFC: surface (op Franse kaarten),

UNL: unlimited (geen bovenlimiet),

ft: feet (voet, 1 voet = 30,48 cm of 0,3048 m) (*).

(*) De omzetting van voet naar meter is dus vermenigvuldigen met 0,3048 dus 1000 ft = 304,8 m. Als men door 3 deelt, zoals veel mensen doen, geeft dit niet hetzelfde resultaat (333,3 m). De formule die het gemakkelijkste is en die een bij benadering redelijk juist resultaat geeft, zelfs met een kleine reserve om de foutmarge van onze vario's te compenseren, is deze: **delen door 10 en vermenigvuldigen door 3** (of andersom), of anders gezegd: **een nul weglaten en vermenigvuldigen met 3**, bijvoorbeeld 2500 ft / 10 * 3 = 750 m (precieze hoogte: 762 m).

De **rode zones** op de kaart zijn speciale zones, meestal militaire:

verboden zones (P);
voorbehouden zones (R);
gevaarlijke zones (D);
tijdelijk voorbehouden zones (TRA/TSA);
militaire laagvliegzones (LFA);
helicopter training zones (HTA), enz...

Deze zones hebben GEEN classificatie, dus niet het **type zone** (P, R, D) verwarren met een **classificatie** (zie verder). Op de kaart zullen deze zones aangegeven worden met een naam die steeds begint met het type van de zone gevolgd door een nummer of naam (bijvoorbeeld P05, P1, TRA29 enz), en direct onder de naam de onder- en bovengrenzen van de zone.

Ook hier gaat de regel op dat, net als voor de blauwe zones, **elke (type) zone in principe geactiveerd of gedeactiveerd kan worden en in het laatste geval mag u ze binnenvliegen**. Het feit dat een zone geactiveerd werd wil overigens niet zeggen dat u er niet in mag, om dit te weten moet u in de AIP gaan kijken om te zien welk soort verbod of restrictie er voor de betroffen zone van toepassing is, hoewel het voor verboden of gereserveerde zones niet dikwijls zal voorkomen dat u er mag vliegen.

Daarentegen mogen « D » zones (danger zones) altijd binnengevlogen worden, maar op uw eigen risico (luchtacrobatie, ontminingsdepots...).



Enkel de **blauwe** zones hebben een internationale « classificatie »:

Classificatie A: geen VFR-vluchten toegelaten.

Classificatie B, C, D: men moet over een « transponder », een luchtvaartradio (en -licentie) beschikken (andere frequenties dan onze 2m-radio's) en de toelating verkrijgen van de luchtverkeersleiding om deze zone binnen te vliegen, dus praktisch gezien onmogelijk voor ons.

Classificatie E: men mag dit luchtruim binnenvliegen als de voorwaarden voor het op zicht vliegen dit toelaten en zonder toelating van de luchtverkeersleiding, maar men moet zelf zorgen voor de « scheiding » met het IFR-verkeer (dat op instrumenten vliegt) en dat men in die zone kan tegenkomen, dus ook grote transport of passagiersvliegtuigen... Er is vrijwel geen luchtruim met classificatie E boven het Belgisch grondgebied maar wel veel vlak over de Nederlandse en Duitse grens alsook dieper in Frankrijk bijvoorbeeld en het is dezelfde regel voor deze landen (hoewel delta- of parapentevliegen soms meer beperkt wordt door plaatselijke wetten).

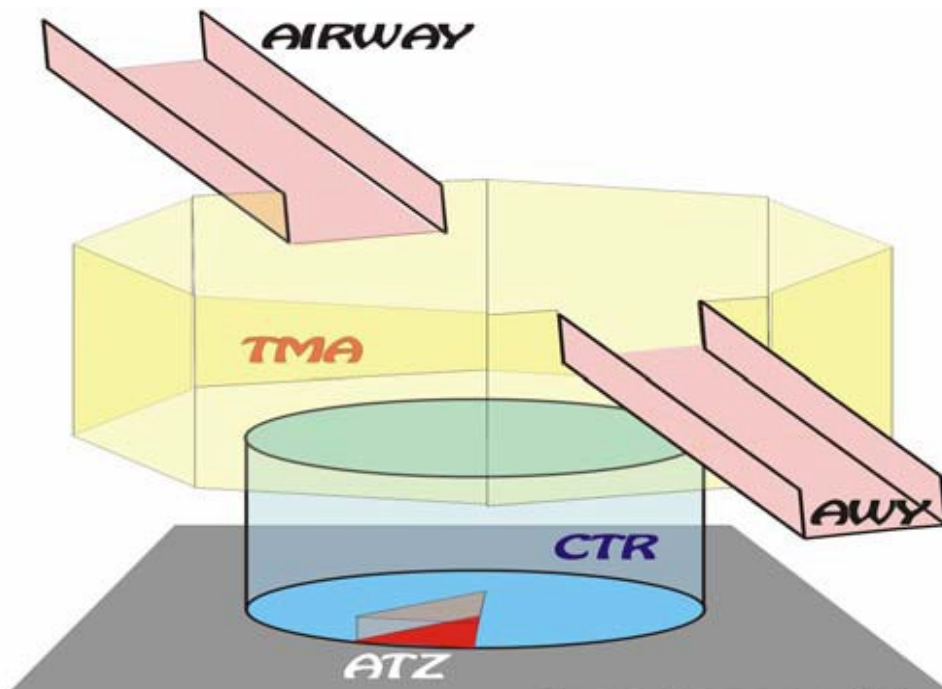
Classificatie F: men mag hier wel vliegen maar dit is zeer ongebruikelijk luchtruim.

Classificatie G: ongecontroleerd luchtruim.

Indeling van het luchtruim en luchtvaartkaarten

Om zich een voorstelling van het luchtruim te kunnen maken van het luchtruim dat op de luchtvaartkaarten beschreven staat, moet men deze tweedimensionale voorstelling kunnen omzetten naar een driedimensionale, met behulp van de informatie op de kaart (of de AIP).

Voor wat betreft de blauwe zones, die in wezen aanvliegzones zijn voor vliegverkeer dat van luchthaven tot luchthaven vliegt (vandaar dat ook enkel deze zones classificaties hebben), is de volgende illustratie hiervan een eenvoudig basisschema van luchtvaartzones die zich rond een vlieghaven bevinden.



Men moet hierbij wel bedenken dat de Airways of luchtcorridors niet op de meeste luchtvaartkaarten worden aangegeven maar wel op afzonderlijke kaarten in de AIP, deze zijn echter niet erg nuttig voor ons als we het luchtruim dat voor ons niet toegelaten is, respecteren.

In het kort kan men stellen dat elke luchthaven met gecontroleerde zones errond (er zijn ook vliegvelden zonder gecontroleerde zones), aan de grond omgeven wordt door een CTR (Control zone), die steeds als ondergrens de grond heeft (enige zone waarvan we de ondergrens steeds met zekerheid kunnen bepalen zonder verificatie).

Boven de CTR bevindt zich steeds een TMA (Terminal Control Area), in de meeste gevallen en indien mogelijk een stuk groter dan de CTR. Soms maken landsgrenzen dit onmogelijk of beperken ze dit **omdat landsgrenzen steeds de grens van de TMA vormen, indien de TMA langs een landsgrens ligt**. Men denke aan een “paddenstoelvorm”, waarbij de hoed de TMA en de steel de CTR is.

Deze TMA kan uitgebreid worden met andere TMA's of CTA's (Control Areas), die toelaten dat vliegtuigen geleidelijk aan kunnen dalen in een getrapt systeem, men kan hierbij denken aan een soort grote legoblokken die op elkaar of naast elkaar maar dan op verschillende hoogten liggen.

Al deze zones worden dus in detail weergegeven in de AIP, maar om zich een duidelijke voorstelling van zake te kunnen geven op een luchtvaartkaart, kan men ook de notaties op de kaart interpreteren.



Bijvoorbeeld: de zones rond het militaire vliegveld van Florennes, vlakbij de vliegplaats van de 7-Meuses.

Men ziet het vliegveld duidelijk liggen. Errond ligt een blauwe zone, waarvan de rand duidelijk aangegeven wordt door een blauwe lijn met brede gearceerde band. Dit is de CTR van Florennes.

Indien men de rand van deze zone afloopt, ziet men op een gegeven ogenblik de aanduiding:

« **D** CTR 3500 ft AMSL »

Dit wil zeggen dat het hier over een CTR gaat met luchtruimclassificatie D en met bovengrens 3500 ft AMSL.

Samen met de wetenschap dat een CTR steeds aan de grond begint, hebben we nu alle informatie betreffende de horizontale en verticale grenzen van deze zone.

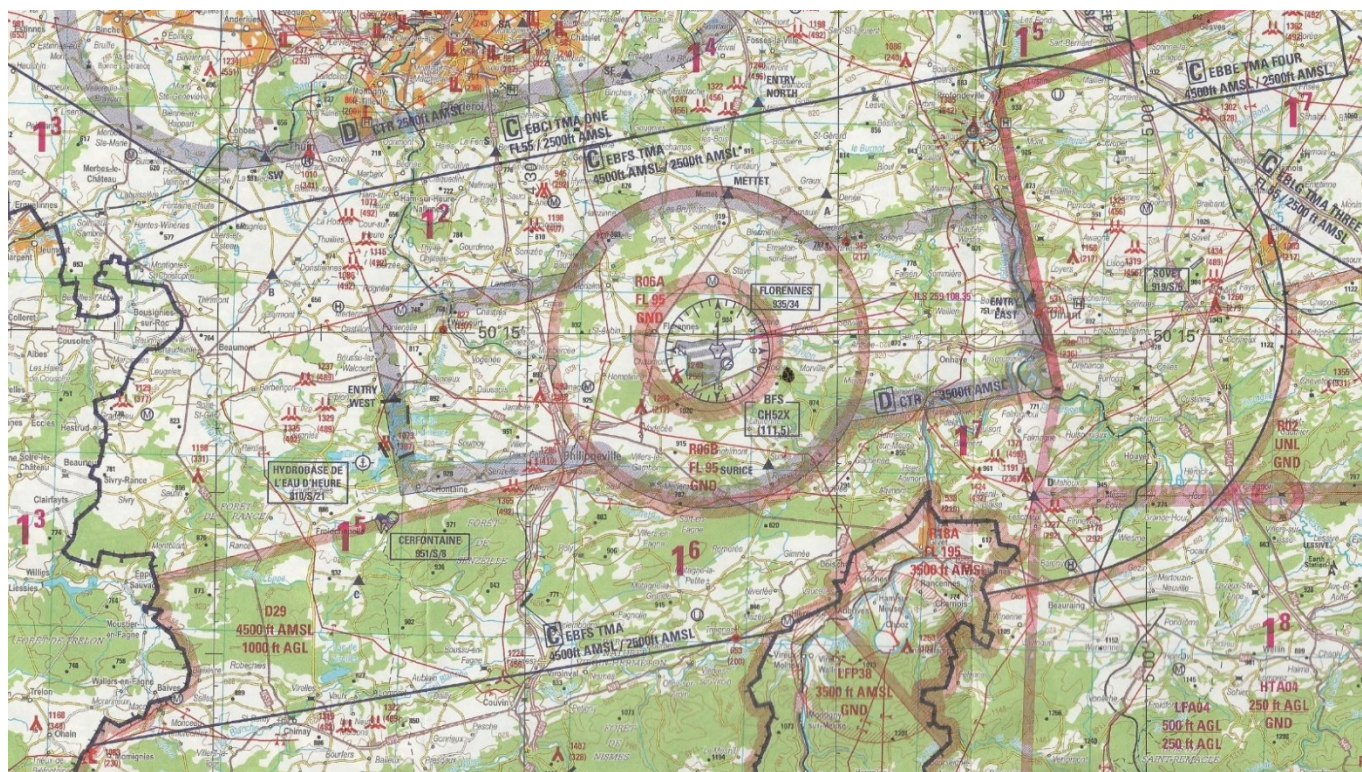
Opgelet, men ziet hier ook twee rode R-zones (voorbehouden zones) liggen rond het vliegveld die dienen als het vliegveld inactief of stand-by is (hierover later meer).

Als men nu op de kaart de bovenliggende TMA wenst te vinden, moet men zich loodrecht van de CTR-grens verwijderen tot men een andere blauwe lijn vindt, bijvoorbeeld naar boven toe op de kaart hierboven. Als men deze lijn volgt, zal men ook daar aan de binnenkant van de lijn (dus aan die kant van de lijn waar de zone zich bevindt), weer een aanduiding vinden, in dit geval:

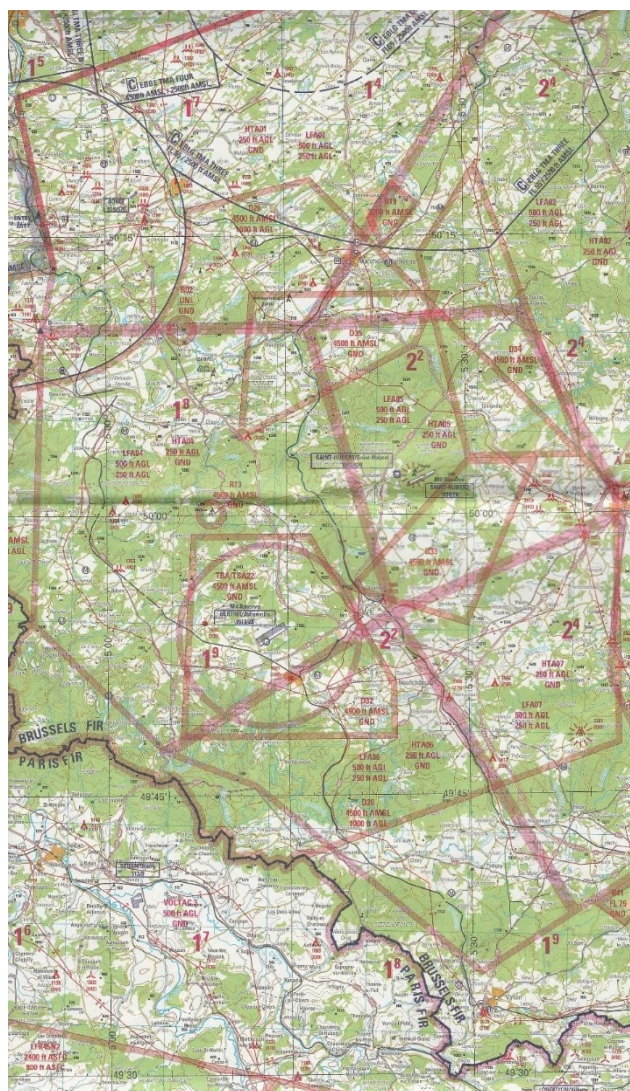
« **C** EBFS TMA 2500 ft AMSL - 4500 ft AMSL »

Dit wil zeggen dat het hier gaat over de TMA van Florennes (Europa België FlorenneS) met luchtruimclassificatie C en met ondergrens 2500 voet/AMSL en bovengrens 4500 voet/AMSL.

Samen met de laterale grenzen die men op volgende illustratie kan zien (let op: landsgrens met Frankrijk is dus limiet van de TMA), hebben we nu alle informatie betreffende de horizontale en verticale grenzen van deze zone.



Men kan op deze stuk kaart ook een stuk van de TMA 1 van Charleroi (EBCI), de TMA 4 van Bevekom (EBBE) en de TMA 3 van Luik (EBLG) zien, en ook een stuk van de CTR van Charleroi.



Speciale (rode) zones

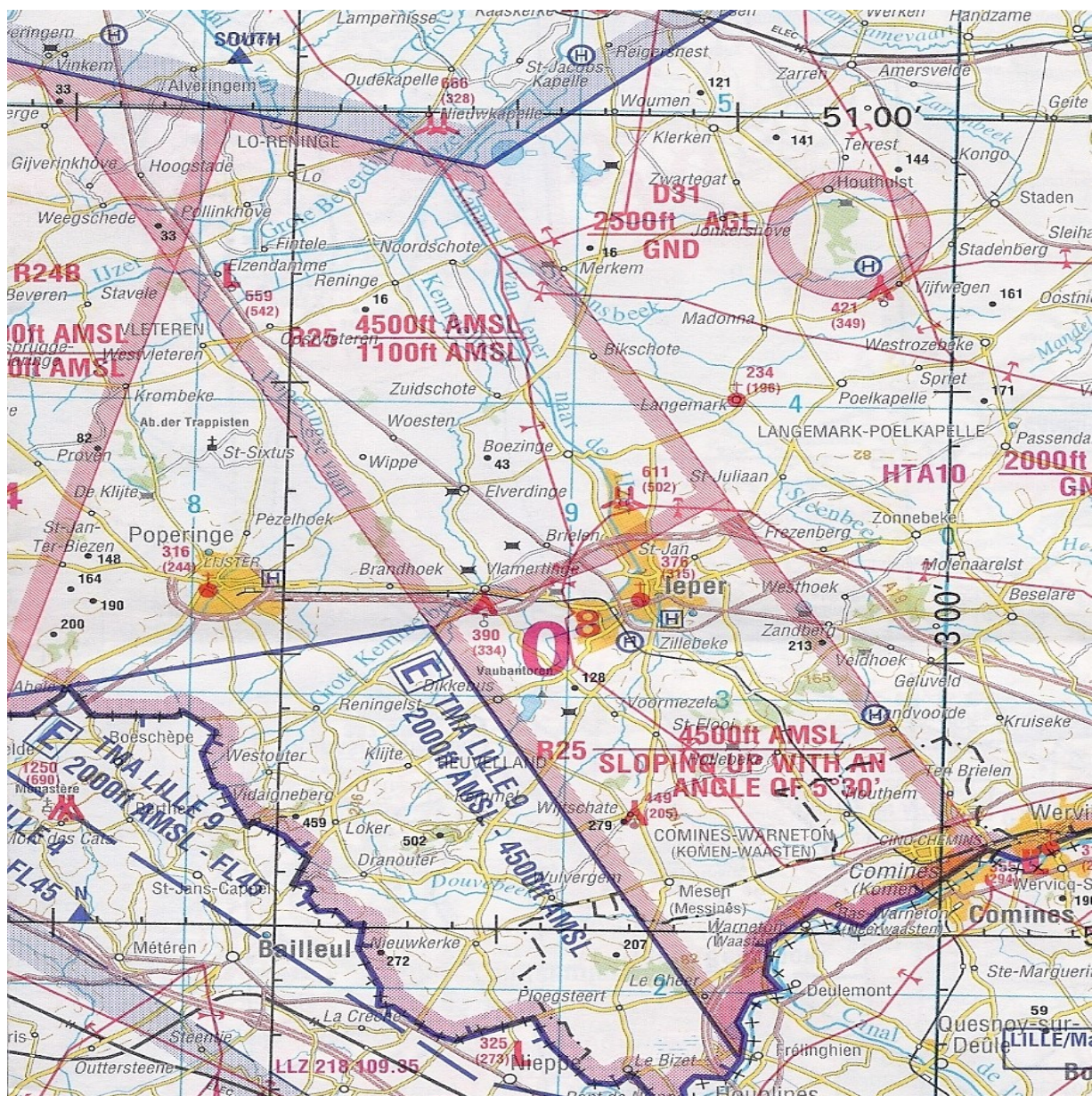
Zoals hiernaast te zien in op een deel van de LOW-AIR-kaart zijn er nogal wat speciale (rode) zones en kunnen deze elkaar overlappen. Ook hier moet er weer gezegd worden dat, hoewel de cartograaf al deze zones heeft weergegeven, dit in geen geval betekent dat deze zones steeds actief zijn.

Het tegendeel is meestal waar en daarom moet men steeds de AiP en vooral de NOTAM's nagaan om te zien welke hun status is. Nogmaals is de algemene vuistregel van toepassing: **wanneer deze zones niet actief zijn, dan mag men er in vliegen.**

Een reeds vermelde uitzondering hierop is: **in Danger areas mag men altijd vliegen, ook al zijn ze actief, op eigen risico.**

Een andere uitzondering zijn de HTA's en LFA's Ardennes (niet te verwarren met de LFA's GOLF), waar men in mag vliegen zelfs al ze actief zijn, hoewel dit ten zeerste af te raden is wegens mogelijke oefeningen met gevechtshelikopters en jachtvliegtuigen dicht bij de grond.

En uiteindelijk de fameuze LFA's GOLF, die niet op de LOW-AIR-kaart afgebeeld staan wegens hoger dan 4500ft/AMSL en die speciaal voor de zwevers werden gecreëerd en waarbij de logica omgekeerd wordt: wanneer ze actief zijn, mogen we erin vliegen omdat ze dan de plaats innemen van luchtruim waar we anders geen toegang tot hebben.



Wanneer we nu op de kaart de boven- en ondergrenzen (en soms zelfs de laterale grenzen) van deze rode zones willen terugvinden, is dit jammer genoeg niet steeds zo makkelijk dan bij de blauwe zones. Deze grenzen staan in het rood/roze genoteerd op de kaart, meestal binnen maar soms zelfs buiten de zone wanneer deze te klein is (bv. cirkelvormige D31 op bovenstaand beeld). Daarbij kan men dus zien dat deze zone als bovengrens 2500 ft/AGL (dus boven grondniveau) en de ondergrens de grond (GND = Ground).

Bij andere rode zones staan deze aanduidingen ergens midden in de zone, dus niet noodzakelijk aan de rand ervan, wat het moeilijk kan maken om te begrijpen op welke zone deze aantekeningen slaan, of de juiste aantekeningen te vinden voor een bepaalde zone. Om het één en ander bevattelijk te maken is het dan raadzaam om in de AIP de kaarten van de betreffende zone(s) te gaan raadplegen in de AIP deel ENR-6 : EN-ROUTE CHARTS: https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/html/index-en-GB.html

Hou er rekening mee dat de volle rode (of blauwe) lijn aan één kant van de gearceerde zone band de grens aangeeft van de zone (en dus ook aangeeft dat de zone zicht aan de gearceerde kant van deze lijn bevindt).

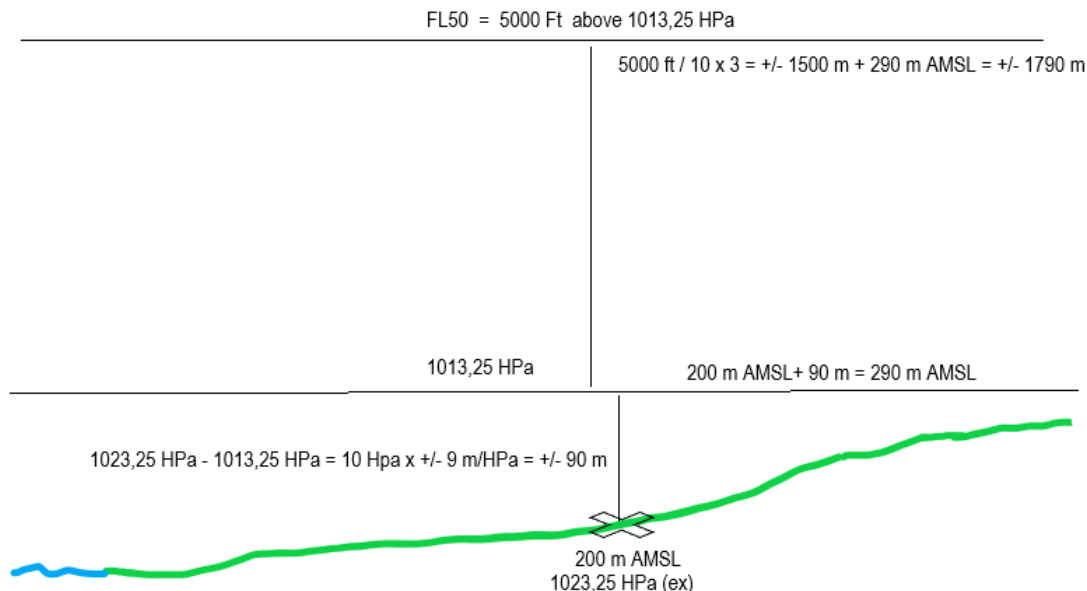
Op bovenstaande kaart staat ook het enige Belgische luchtruim met classificatie E: de TMA LILLE 9 (in het blauw dus). Dit is dus luchtruim waar we in principe mogen vliegen, zelfs wanneer dit actief is (uitzondering op de vuistregel), maar waar we zelf de (500 ft verticale) scheiding met IFR-verkeer moeten verzorgen. Niet aanbevolen...

Ook staat er een zeer ongebruikelijke en onpraktische ondergrens bij de R25: SLOPING UP WITH AN ANGLE OF 5°. Dit is niet erg praktisch want het gaan hier dus over een hellend vlak, wat erg moeilijk voor te stellen is.

Flight levels

Jammer genoeg houden de complicaties bij het lezen van de luchtvaartkaart, de AIP en de NOTAM's hier niet bij op: sommige zones (zoals de LFA GOLF -zones die belangrijk zijn voor ons) hebben een bovengrens en soms zelfs een ondergrens die niet in ft/AMSL of /AGL meer uitgedrukt wordt, maar in Flight levels, met afkorting FL gevolgd door twee cijfers, die een welbepaalde hoogte boven een referentievlak van 1013,25 Hectopascal (hPa) weergeven, waarbij die twee cijfers staan voor de hoogte in voet gedeeld door 100 (twee nullen bijvoegen), bijvoorbeeld FL50, FL70 of FL 90 (respectievelijk 5000, 7000 en 9000 voet boven dat barometrisch vlak).

Om dit aanschouwelijk te maken, volgende illustratie:



Als men de blauw-groene lijn ziet als een dwarsdoorsnede van België, van de zee naar de Ardennen, en men zich ergens op een vliegplaats bevindt waarvan men weet dat dit zich op 200 m/AMSL bevindt, en men ter plaatse de luchtdruk kan meten, kan men ongeveer uitrekenen waar het barometrisch vlak van 1013,25 hPa zich bevindt en dus ook de Flight Levels van dat moment.

Stel dus dat men op deze vliegplaats een druk van 1023,25 HPa afleest (uiteraard werd hier een makkelijke waarde genomen om de berekening zo eenvoudig te houden) heeft men een verschil van 10 hPa ten opzichte van het referentievlak van 1013,25 hPa.

1 hPa komt overeen met ± 9 m hoogte en dus kan men er dan van uitgaan dat het referentievlak op ± 90 m hoogte boven de vliegplaats ligt en dus op 290 m/AMSL.

Als men dan de 5000 voet van FL50 (bijvoorbeeld) omzet naar meters (dus delen door tien en vermenigvuldigen met 3), komt men op ± 1500 m die men moet optellen bij de 290 m van het referentievlak en dus ligt FL50 in dit voorbeeld op ± 1790 m (wat aan de hoge kant is voor FL50, meestal is dit lager).

In ieder geval hoeft u dit voor de hogere LFA GOLF -zones niet langer uit te rekenen en kan u dit gewoon terugvinden op de pagina van de LFA GOLF-pagina van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC) (die u ook kan bereiken via de luchtruimpagina op de BVVF-website): <https://www.lvzc.be/index.php/luchtruim/lfa-golf-status>

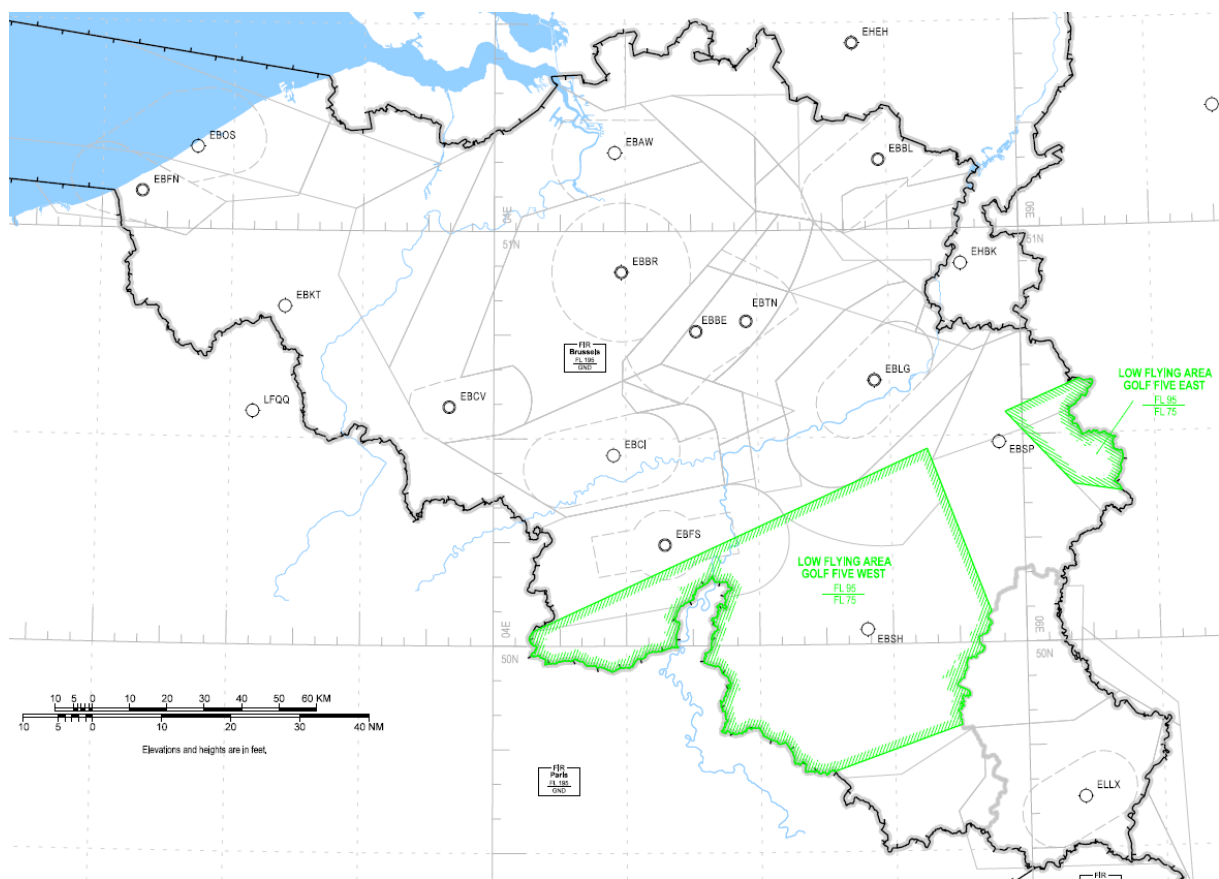
De laatste loodjes voor wat betreft eenheden en afkortingen: in de AIP en de NOTAMS worden regelmatig laterale afstanden in zeemijlen uitgedrukt (NM = Nautical Miles). **1 NM komt overeen met 1852 m of 1,852 km.**

QNH is de luchtdruk op een bepaalde plaats, bijvoorbeeld een vliegveld, uitgedrukt in hPa en teruggerekend naar gemiddeld zeeniveau. De regionale QNH wordt ter informatie meegedeeld LFA GOLF-pagina van de LVZC.

QFE is de luchtdruk aan de grond op een bepaalde plaats, bijvoorbeeld een vliegveld, uitgedrukt in hPa.

[illegible]

LFA's GOLF 5 (FL75-FL95): worden geactiveerd op vraag van de FCFVV





Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

[Home](#) [Wat is zweefvliegen?](#) [Clubs in Vlaanderen](#) [Milieumissie](#) [Info voor de leden](#)

LFA Golf Status

Status on Sunday 05 May 2019

The lowest QNH today is: **1019hPa**

Low Flying Area G1 is ACTIVE up to FL55 excluded (=1579 meter AMSL) from 1 local time.

Low Flying Area G2 North is NOT ACTIVE

Low Flying Area G2 West is NOT ACTIVE

Low Flying Area G2 South is NOT ACTIVE

Low Flying Area G5W is NOT ACTIVE

Low Flying Area G5E is NOT ACTIVE

EBFS (Florennes) is STANDBY!

R06A and R06B ACTIVE, pilots are REQUIRED to monitor frequency 124.380 MHz when flying inside the EBFS CTR and TMA.

In case of an announced "Alert Phase", all aircraft have to vacate the CTR and TMA IMMEDIATELY.

This information can also be obtained at the Brussels ACC Supervisor phone number 02/206.27.22, or Brussels Information on 126,900 MHz.

FL conversion table:

- (FL55 excluded =1579 meter AMSL)
- (FL65 excluded =1884 meter AMSL)
- (FL75 excluded =2189 meter AMSL)
- (FL95 excluded =2799 meter AMSL)

LFA GOLF status- pagina van de LVZC

Nota: de op deze pagina vermelde uitluisterfrequentie is meestal niet dezelfde als in de NOTAM, waar een algemenere frequentie met meer communicatie met andere luchtruimgebruikers gegeven wordt. De frequentie op de GOLF-pagina is de frequentie van de basis zelf en zal dus meestal volledig stil blijven.

Militaire vliegvelden

Er zijn vliegvelden die buiten de uren van militaire activiteit inactief zijn, en daardoor ook de gecontroleerde zones errond, hoewel er soms specifieke maatregelen zijn (verplicht uitluisteren van een radiofrequentie, kleinere (verboden) zones die in de plaats komen van de CTR en TMA, ...). Dit kan dus op elke dag ('s avonds) maar vooral in het weekend en op feestdagen.

Dit betreft enkel vliegvelden die uitsluitend militair zijn (maar waar er op vrije dagen wel enige burgeractiviteit kan zijn, zoals bv. zweefvliegen in Florennes en op Bevekom zelfs deltavliegen en parapente !).

De vliegvelden die uitsluitend militair zijn en waarvan de CTR en TMA inactief worden na de militaire activiteit zijn:

Beauvechain/Bevekom: de TMA 4 van EBBE blijft dan echter actief maar gecontroleerd door Zaventem.

Chièvres: de SHAPE-basis.

Koksijde: opgelet voor reddingshelikopters, verplichting in NOTAM opgegeven frequentie uit te luisteren om te mogen vliegen in de TMA en CTR.

Kleine Brogel: kan STAND-BY staan: verplichting in NOTAM opgegeven frequentie uit te luisteren om te mogen vliegen in de TMA en CTR. Indien STAND-BY zal er een verboden zone rond het vliegveld geactiveerd worden.

Florennes: kan STAND-BY staan: verplichting in NOTAM opgegeven frequentie uit te luisteren om te mogen vliegen in de TMA en CTR. Indien STAND-BY zal er een verboden zone rond het vliegveld geactiveerd worden.

De CTR's en TMA's van deze vliegvelden zijn normaal gezien niet actief op feestdagen en weekends, behoudens uitzonderingen die in de NOTAM's vermeld worden (bijvoorbeeld voor een Airshow).

Aangezien militaire vliegvelden te allen tijde terug kunnen geactiveerd worden, worden piloten geadviseerd om deze zones zo weinig als mogelijk te doorkruisen.

In ieder geval is het **overvliegen van deze vliegvelden onder 2500 ft/AMSL (761 m/zee) strikt verboden in een straal van 2 NM (3,6 km)**, behoudens specifieke toelating (zoals Avia Airport heeft bekomen voor leden die zich voor aanvang melden aan de ingang van het vliegveld en ook daar opstijgen). Het is niet omdat er een toelating is voor hen of voor zweefvliegcadetten bv. dat u er mag gaan landen of op lage hoogte over vliegen.

Opgelet, indien Kleine Brogel of Florennes inactief zijn, is er altijd een verboden zone rond deze vliegvelden, die veel hoger gaat dan 2500 ft/AMSL (zie luchtvaartkaart en AIP/NOTAMS).

We herhalen hier nog eens dat **wanneer CTR's of TMA's (en de meeste andere luchtvaartzones) mogen binnengevlogen worden wanneer ze niet actief zijn**, dus ook rond militaire vliegvelden. Wel moet men in bepaalde gevallen, die hierboven reeds vermeld werden, een bepaalde (luchtvaart)frequentie uitluisteren om te zien of er geen melding is van het activeren van de zones wegens een bepaalde activiteit (reddingsactie, interceptie, algemeen alarm...). Indien men dergelijke melding hoort, moet men de betreffende zones zo snel als mogelijk verlaten, aangezien deze dan gebruikt gaan worden door helikopters of jachtvliegtuigen.

Om deze frequenties te kunnen beluisteren kan men een dual- of tri-band radio kopen die luchtvaartfrequenties kan ontvangen zonder er op uit te kunnen zenden (hiervoor heeft men een radiolicentie en call-sign nodig).

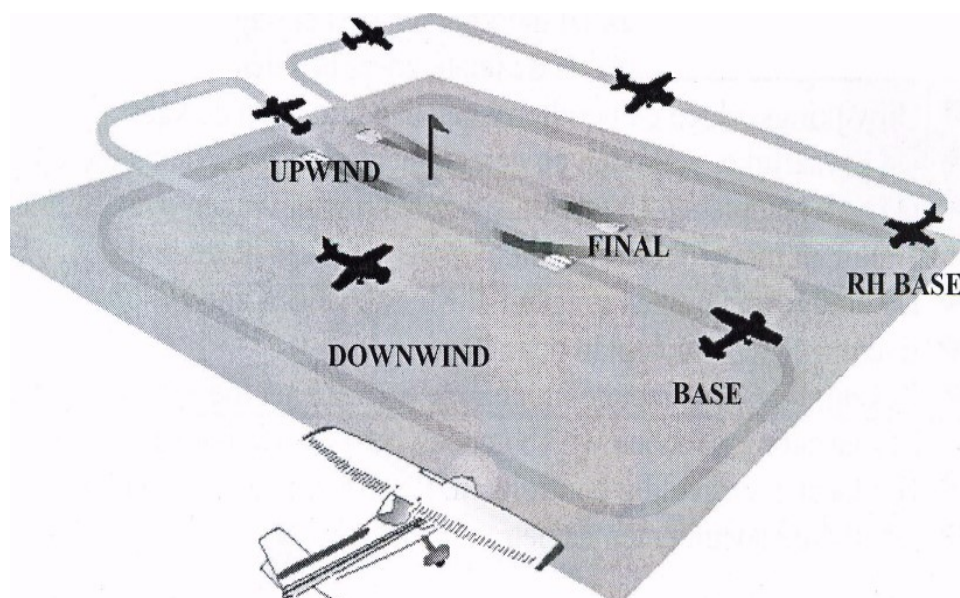
Men kan deze radio's vaak op twee frequenties tegelijk zetten, één enkel om uit te luisteren en de andere om zelf te communiceren met andere vrijvliegers of de grondploeg.

Vliegen in de nabijheid of op vliegvelden

Omdat er in België veel vliegvelden zijn, bijvoorbeeld veel ULM-terreinen, zal men er noodgedwongen ooit eens in buurt van komen (of er zelfs opstijgen door middel van een sleeptestel).

De meeste luchtvaartongevallen gebeuren in de onmiddellijke nabijheid van vliegvelden, en het is dus belangrijk te weten wat men mag en vooral wat men moet laten in de nabijheid van een vliegveld, hoe klein het ook is.

Uiteraard gaat het hier meestal over vliegvelden die geen gecontroleerde zones rond zich hebben, maar dit wil daarom niet zeggen dat er geen plaatsen zijn rond het vliegveld die strikt gereguleerd zijn, bijvoorbeeld het "circuit" dat altijd rond een vliegveld ligt en waarin de aanvlucht van de aldaar opstijgende en landende vliegtuigen gebeurt.



Het is vanuit de lucht vrijwel onmogelijk te weten te komen waar het circuit ligt (meestal is er slechts één, tenzij er één is voor motorvliegers en één voor zweefvliegtuigen, dan moeten er ook twee (vaak parallelle) pistes zijn).

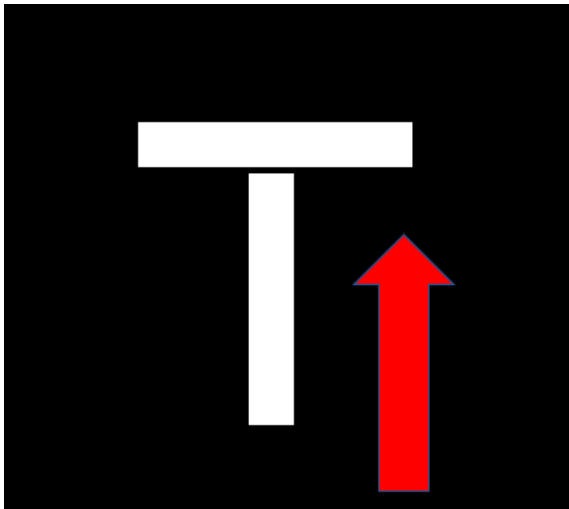
Wel kan men dit zien in het seinveld, dat vaak gesitueerd is vlakbij de windsok, naast het midden van de piste of naast het controlegebouw. Om dit seinveld te kunnen "lezen" moet men eerst een "verticale" overvlucht hiervan (en dus het vliegveld) doen op een hoogte die hoger is dan de bovengrens van het circuit, dat aangegeven staat in de AIP maar vaak op 200 of zelfs 300 m AGL ligt. Met andere woorden: indien u lager zit en u niet weet waar het circuit zich bevindt, kan u het vliegveld niet benaderen zonder het risico het circuit te "snijden", wat een



"doodzonde" is in de luchtvaart wegens het mogelijks extreem gevaar dat dit inhoudt. Hou er rekening mee dat moderne ULM's veel gestroomlijnder en dus minder zichtbaar zijn dan de oude "DPM's"...

Hiernaast een voorbeeld van het seinveld (donker vierkant afgelijnd met witte boorden).

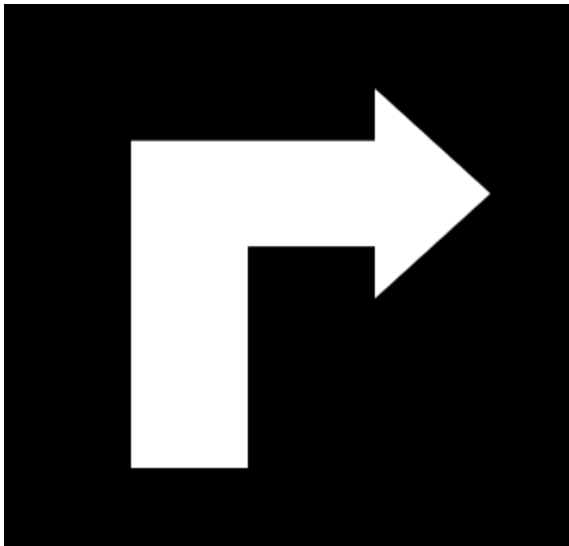
Na het op de juiste hoogte (dus minstens 200 m grond of meer indien het circuit hoger gaat, dit kan men echter enkel weten door het vliegveld in de AIP op te zoeken) overvliegen van het seinveld, kan men hierin een aantal tekens zien en interpreteren ("lezen"), die zullen aangeven waar het circuit zich bevindt ten opzichte van de op dat moment in gebruik zijnde piste, in welke richting er gestart en geland wordt en welke andere activiteiten er op dat vliegveld nog bezig zijn (waaruit men eventueel bepaalde gevolgtrekkingen kan doen).



Het belangrijkste teken in het seinveld is de zogenaamde "T". Dit witte teken is (net zoals andere tekens in het seinveld) steeds te vinden op een donkere achtergrond en heeft dus de vorm van een hoofdletter T.

Dit teken geeft aan in welke richting vliegtuigen opstijgen en landen op de op dat moment in gebruik zijnde piste. De richting wordt bepaald door de dwarsbalk van de T, dus in die richting wordt er gestart en geland.

De rode pijl op de illustratie geeft deze richting aan maar wordt nooit afgebeeld in het seinveld.



Het volgende teken, dat aangeeft waar het circuit zich bevindt ten opzichte van de op dat moment in gebruik zijnde piste (en ook in welke richting men dus moet draaien in dat circuit), is de witte pijl.

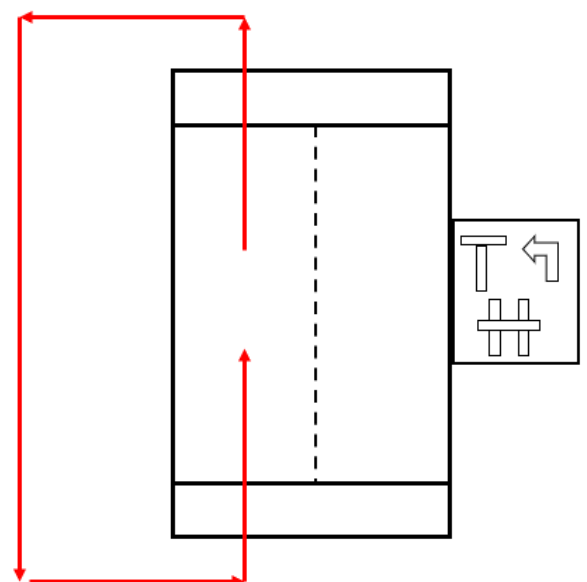
Noteer dat indien er geen witte pijl te zien is in het seinveld, dat er dan automatisch (default) een links circuit wordt gehandhaafd (op illustratie hiernaast: rechts circuit).

Het is wel belangrijk deze pijl te interpreteren terwijl men de "T" rechtop leest, dus niet ondersteboven, omdat het links en rechts is ten opzichte van de "juist" gelezen "T" (en dus niet van een ondersteboven gelezen "T").

Hiernaast ter illustratie een standaard voorbeeld van een ULM-terrein met één of twee graspistes. De pijl geeft hier een links circuit aan (eigenlijk hoeft dit niet aangeduid te worden want als er geen pijl is, is het dus automatisch links circuit, soms verleggen de terreinmanagers gewoon de bovenkant van de pijl bij verandering van startrichting).

De rode pijl geeft de schematische vorm van het circuit aan, om te weten waar het circuit zich precies bevindt en dus hoe groot het is, moet men de AIP raadplegen.

Het onderste teken geeft aan dat er zweefactiviteiten aan de gang zijn en er dus **mogelijks** twee pistes zijn en twee circuits, één voor motorvliegtuigen en één voor zwevers. Dit kan men echter niet met zekerheid bepalen in het seinveld maar enkel in de AIP. Men kan dit wel veronderstellen als men aan het begin van een (gras)piste zwevers opgesteld ziet staan.



Na het overvliegen en lezen van het seinveld weet men zich dus aan welke kant het (motorvlieg)circuit zich bevindt en kan men dus beslissen welke aanvlucht men zal doen.

In principe is het zo dat vliegtuigen het circuit moeten integreren, dus dat wil zeggen het circuit precies afvliegen, dit is voor parapentes en zelfs voor delta's niet mogelijk omdat de circuits zo groot zijn en we niet over een motor beschikken en dus mogelijks te weinig hoogte zullen hebben om het circuit netjes rond te vliegen.

Verschillende praktische oplossingen zijn mogelijk:

1. Een kleiner circuit te vliegen aan de binnenkant van het eigenlijke circuit, **waarbij men er zeker van moet zijn dat men het feitelijke circuit nooit "snijdt"**, met inbegrip van (en vooral) de finale, wat erop neerkomt dat men eigenlijk naast de piste moet landen (**eind en begin van de piste worden aangegeven door dwarse witte streken plastic of ander materiaal**). Men kan hiervoor eventueel een taxiway gebruiken.
2. Een (klein) circuit te vliegen aan de andere kant van het eigenlijke circuit, **waarbij men er zeker van moet zijn dat men het feitelijke circuit nooit "snijdt"**, in dit geval de finale, wat erop neerkomt dat men eigenlijk naast de piste moet landen (eind en begin van de piste worden aangegeven door dwarse witte streken plastic of ander materiaal). Men kan hiervoor eventueel een taxiway gebruiken.
3. Indien er zweefvliegencircuit aanwezig is of u dit denkt, dient u een kleiner circuit te vliegen aan de binnenkant van het zweefvliegencircuit, **waarbij men er zeker van moet zijn dat men het feitelijke circuit nooit "snijdt"**, met inbegrip van (en vooral) de finale, wat erop neerkomt dat men eigenlijk naast de piste moet landen of achter de zweefvliegtuigen die klaar staan om op te stijgen (nooit ervoor of tussen zwever en sleeptoestel natuurlijk).
4. Ergens anders gaan landen, waarbij men er zeker van moet zijn dat men het feitelijke circuit nooit "snijdt", dus deze beslissing moet goed op tijd genomen worden indien men in de richting van het circuit wens verder te vliegen (anders moet men rechtsomkeer maken, waarbij men toch weer moet opletten voor een eventueel zweefvliegencircuit).

In ieder geval is het belangrijk het circuit rond een vliegveld te beschouwen als een "ondoordringbare muur" of beter een "snelweg" waar men niet mag doorvliegen, tenzij men het circuit zelf afvliegt.

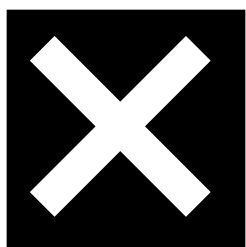
Belangrijkste andere mogelijke tekens in het seinveld (of erbuiten):



Vliegveld is gesloten. Verbod er te komen landen behalve voor noodlanding. Opgelet: misschien is vliegveld omheind en afgesloten.



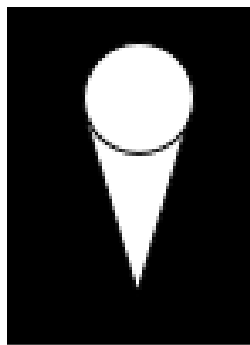
Speciale voorzorgsmaatregelen dienen getroffen te worden om op dit vliegveld te landen (piste in slechte staat, bewakingshonden, ...)



Dit teken, dat normaal gezien aan weerskanten van de piste moet liggen, geeft aan dat deze piste gesloten is. Als het in het seinveld ligt en er maar één piste is, is het vliegveld dicht.



Zweefvluchten zijn bezig uitgevoerd te worden op dit vliegveld. Indien er een afzonderlijke piste is voor zwevers, is er mogelijks ook een afzonderlijk circuit voor zwevers, dat echter niet met een pijl aangeduid is in het seinveld maar steeds aan de andere kant van het aangeduide circuit ligt, indien aanwezig.



Parachutesprongen zijn bezig uitgevoerd te worden op dit vliegveld. Hou hiermee rekening tijdens uw aanvlucht.

Lichtsignalen

Het is in principe mogelijk dat u te maken krijgt met lichtsignalen, speciaal bij het overvliegen of naderen van vliegvelden, zeker als u daar niet mag vliegen.

Er zijn lichtsignalen met een vaste lichtbundel (deze zullen we waarschijnlijk nooit te zien krijgen) en signalen die door middel van lichtflitsen of lichtpijlen kunnen gegeven worden.

Afhankelijk van de kleur van deze signalen, hebben deze verschillende betekenissen, hieronder een tabel hierover:

Kleur licht	Vaste lichtbundel	Flitsen of lichtpijl	Commentaar
	Toestemming om te landen op vliegveld/piste	Kom terug en landt op vliegveld (verplicht)	Enkel als men ook op dat vliegveld opgestegen is (sleepvliegen bvb.)
	Verbod om nu te landen op vliegveld of betreffende piste	Verbod om nu te landen op vliegveld	Indien vliegveld (af)gesloten is, er een ongeval heeft plaats gehad of u er niet welkom bent (geen toestemming)
		U bent verplicht om ASAP te landen op het vliegveld	Het gaat hier over een onderschepping, dit kan ook door een vliegtuig gebeuren
		Verlaat ASAP het luchtruim	Bvb. als u in ongeoorloofd luchtruim vliegt