
**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

23 OKTOBER 1997

WETSVOORSTEL

**houdende een verbod op
luchtvaartacrobatieshows**

(Ingediend door de heer Lode Vanoost)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 26 juni 1997 kwamen bij het neerstorten van een stuntvliegtuig tijdens een luchtvaartshow in Oostende tien mensen om. Verscheidene personen werden zwaar gewond. Het ging daarbij vooral om ernstige brandwonden. In feite gaat geen jaar voorbij zonder dat ergens ter wereld slachtoffers vallen bij luchtvaartshows.

Het meest in het oog springende ongeval deed zich voor op 28 augustus 1988 in Ramstein (D) toen bij het neerstorten van drie Italiaanse toestellen, één toestel midden in het publiek terecht kwam. Zevenenzestig toeschouwers en drie piloten lieten daarbij het leven, meer dan driehonderd personen liepen zware brandwonden op. Naar aanleiding van die ramp werden luchtacrobatieshows in Duitsland verboden. In België reageerde de overheid toen door te stellen dat dergelijke ongevallen hier niet mogelijk zijn omdat striktere veiligheidsnormen worden gerespecteerd.

In België worden jaarlijks een achttal vliegmeetings georganiseerd. Meestal nemen daar ook

(*) Vierde zitting van de 49^{de} zittingsperiode

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

23 OCTOBRE 1997

PROPOSITION DE LOI

**interdisant les exhibitions
d'acrobatie aérienne**

(Déposée par M. Lode Vanoost)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 26 juin 1997, un avion de voltige s'est écrasé au sol pendant le meeting aérien d'Ostende, tuant dix personnes et blessant grièvement plusieurs spectateurs. Ces victimes étaient pour la plupart atteintes de brûlures graves. En fait, il ne se passe pas un an sans que, quelque part dans le monde, les exhibitions d'acrobatie aérienne n'exigent leur tribut de victimes.

L'accident le plus spectaculaire s'est produit le 28 août 1988 à Ramstein en Allemagne, lorsque l'un des trois appareils italiens en perdition s'est écrasé dans le public. Cet accident coûta la vie à soixante-sept personnes ainsi qu'aux trois pilotes, et plus de trois cents personnes furent gravement brûlées. A la suite de cet accident, les exhibitions d'acrobatie aérienne furent interdites en Allemagne. En Belgique, la réaction des autorités consista à affirmer que de tels accidents sont impossibles dans notre pays, parce que l'on respecte des normes de sécurité plus strictes.

En Belgique, on organise chaque année en moyenne huit meetings aériens auxquels participent généra-

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

militaire toestellen aan deel. De belangrijkste zijn die van Koksijde en Kleine Brogel.

Dit wetsvoorstel herneemt deels het voorstel van de heer Van Dienderen dat op 18 november 1988 werd ingediend na de ramp in Ramstein. Daarnaast wordt ook de toenmalige resolutie van het Europese Parlement over de ramp van Ramstein als referentie gebruikt. Het huidige voorstel heeft tot doel alle luchtvaartshows te verbieden waar aan luchtvaartacrobatie wordt gedaan. Andere shows zoals demonstraties van old-timers, valschermspringen, e.d., worden door dit voorstel dus niet geïmagineerd.

In de eerste plaats dient op de argumenten van organisatoren van deze shows geantwoord te worden.

1. Het voornaamste argument van organisatoren is de vaststelling dat deze shows *grote publiekstrek- kers* zijn.

Ook voor rampen bestaat echter steeds grote belangstelling. Men kan er ook niet naast kijken dat bij autorallys op de openbare weg het publiek zich concentreert bij de bochten, dus op die plaatsen waar niet alleen de rallyrijder maar vooral het publiek ge- vaar loopt.

Het argument van publieke belangstelling wordt daarentegen nooit gebruikt door de overheid om fun- damentele maatschappelijke keuzes te maken. De minister van Defensie verdedigt de luchtvaartshow van Florennes omdat daar 100.000 mensen naar toe zouden komen, maar 300.000 betogers tegen de plaat- sing van kernraketten op diezelfde basis van Florennes hadden géén invloed. De «wil van het volk» blijkt dus selectief geïnterpreteerd te worden.

Evenmin wordt rekening gehouden met de bevol- king die rond de acht luchthavens woont waar deze shows worden gehouden. Ook zij zijn met vele tien- duizenden. Men vergeet bovendien de vele tienduizenden die hun vrije tijd anders besteden zoals aan sport of gewoon een gezonde wandeling. Zij zijn weliswaar niet geconcentreerd op één plaats (dat willen ze juist vermijden!) en dus minder zichtbaar. Bij mooi weer trekken de kust en de Ardennen duizenden en- thousiasten, niet één dag per jaar maar wekenlang.

2. Een tweede argument vormt de *promotie van de luchtvaart*.

Het passagiersvervoer, dat het leeuwendeel van de

lement aussi des avions militaires. Les plus impor- tants sont ceux de Coxyde et de Kleine Brogel.

La présente proposition de loi reprend en partie la proposition déposée le 18 novembre 1988 par M. Van Dienderen après la catastrophe de Ramstein. Nous avons en outre également utilisé, à titre de référence, la résolution du Parlement européen concernant la catastrophe de Ramstein. La présente proposition vise à interdire tous les meetings d'aviation comportant des exhibitions d'acrobates aérienne. Elle ne vise dès lors pas les autres manifestations telles que les démonstrations en vol d'appareils anciens, les sauts en parachute, etc.

Il convient en premier lieu de répondre aux argu- ments avancés par les organisateurs de meetings aériens.

1. Leur argument essentiel est que ces manifesta- tions *remportent un grand succès de foule*.

On leur rétorquera que le public manifeste toujours un grand intérêt pour les catastrophes. Inutile de se voiler la face: lors des rallyes automobiles sur la voie publique, les spectateurs se concentrent aux abords des virages, c'est-à-dire aux endroits qui présentent un danger non seulement pour les conducteurs, mais surtout pour le public.

L'argument de l'intérêt du public n'est par contre jamais invoqué par les pouvoirs publics lorsqu'il s'agit d'opérer des choix de société fondamentaux. Le mi- nistre de la Défense nationale défend le meeting aé- rien de Florennes, parce qu'il attirerait 100.000 spec- tateurs, mais lorsque 300.000 personnes manifestèrent contre l'installation de missiles à ogive nucléaire sur cette même base de Florennes, leur ac- tion demeura sans effet sur la prise de décision poli- tique. La «volonté populaire» fait donc l'objet d'une interprétation sélective.

On ne tient pas non plus compte des riverains des huit aérodromes où sont organisés ces meetings, et ce, même s'ils ont plusieurs dizaines de milliers. On oublie en outre les nombreuses dizaines de milliers de personnes qui, pendant leurs loisirs, se livrent à d'autres activités, que ce soit à la pratique du sport ou, tout simplement, à une promenade tonifiante. Il est vrai que ces personnes ne convergent pas toutes vers le même endroit (c'est précisément ce qu'elles veulent éviter!) et sont dès lors moins visibles. Par beau temps, la côte et les Ardennes attirent des mil- liers de visiteurs enthousiastes, et ce, pas un jour par an, mais des semaines durant.

2. Le deuxième argument invoqué par les organi- sateurs est la promotion de la navigation aérienne.

Le transport de passagers, qui constitue l'essen-

luchtvaartactiviteit uitmaakt, heeft deze vorm van promotie echter niet nodig, integendeel. In deze sector wordt vooral het comfort, de snelheid van verplaatsing en de veiligheid (!) als verkoopargument gebruikt.

De militaire luchtvaartsector beschouwt deze shows als een belangrijk onderdeel van het imago. *Sea-Kings* en C-130-toestellen die alleen voor humanitaire operaties nut hebben, zijn echter niet voor acrobatie geschikt. Stunts worden uitgevoerd door gevechtstoestellen. In Oostende werden zelfs demonstraties gegeven door de Turkse luchtmacht met *F-5-Freedom Fighters*. Deze toestellen worden in Koerdistan ingezet. Het «humanitaire» karakter van deze oorlog is voldoende bekend.

Andere minder lucratieve manieren om de luchtvaart te bevorderen worden schromelijk onderschat. Er bestaan verschillende luchtvaartmusea in dit land (die onvoldoende gepromoot worden). Daarnaast worden regelmatig tijdelijke tentoonstellingen georganiseerd. Op dit ogenblik kunnen wachtende passagiers in de terminal van de luchthaven van Zaventem een overzicht van de geschiedenis van de luchtvaart bezoeken. Gespecialiseerde teams van vallscherm-springers reizen de wereld rond om mooie stunts te demonstreren. Het bijeenbrengen van old-timers zoals bijvoorbeeld jaarlijks te Schaffen gebeurt, is een ander voorbeeld. Het is overigens betreurenswaardig dat net deze show die niets met gevaarlijke acrobatie te maken heeft, door de overheid werd verboden na het ongeval in Oostende. Ook voor luchtdopen met heteluchtballons is er veel belangstelling. Met andere woorden, er zijn genoeg alternatieven voor de promotie van de luchtvaart.

3. Luchtvaartacrobatie zou een gunstige invloed op de *ontwikkeling van de techniek* en de *opleiding van piloten* hebben.

Ook dit argument houdt geen steek. Piloten van passagierstoestellen hebben niets aan luchtvaartacrobatie. Hun opleiding is erop gericht gevaarlijke en onverwachte situaties te vermijden. Heel wat van de stunts die op luchtvaartshows worden gedemonstreerd, kunnen zij niet eens uitvoeren met hun toestellen. De vliegbewegingen die bij de opleiding en de bijscholing van piloten worden aangeleerd, gaan veel minder ver en zijn erop gericht gevaarlijke situaties zo snel mogelijk te corrigeren. Dat is dus heel wat anders dan dergelijke situaties uitlokken en ze bovendien zo lang mogelijk te rekken, zoals bij stuntvliegen gebeurt.

Bovendien gebeurt de opleiding van burgerpiloten in woestijngebied in New Mexico en Texas (VS) en een groot deel van de bijscholing wordt met

tiel de l'activité aéronautique, n'a toutefois pas besoin de cette forme de promotion. Au contraire, ce secteur insiste surtout sur le confort, la rapidité de déplacement et la sécurité (!) comme arguments de vente.

Le secteur de la navigation militaire considère ces exhibitions comme un élément important de son image. Les *Sea-Kings* et les appareils C-130, dont l'utilité se limite aux opérations humanitaires, ne sont toutefois pas conçus pour les acrobaties aériennes, pour lesquelles on utilise des avions de combat. A Ostende, la Force aérienne turque a même effectué des démonstrations avec des *F-5 Freedom Fighters*; des avions utilisés au Kurdistan. Le caractère «humanitaire» de cette guerre est bien connu.

D'autres moyens moins lucratifs de promouvoir la navigation aérienne sont largement sous-estimés. Notre pays compte plusieurs musées de l'air dont on ne fait pas assez la promotion. Des expositions temporaires sont en outre organisées régulièrement. Actuellement, les passagers en attente au terminal de l'aéroport de Zaventem peuvent découvrir un aperçu de l'histoire de l'aviation. Des équipes spécialisées de parachutistes parcourent le monde pour faire admirer leurs acrobaties. Les rassemblements de vétérans, comme par exemple celui qui a lieu chaque année à Schaffen, est un autre exemple d'alternative. Il est d'ailleurs regrettable que ce soit précisément cette exhibition, qui n'a rien à voir avec de dangereuses acrobaties, qui a été interdite par les autorités après l'accident d'Ostende. Les baptêmes de l'air en montgolfière connaissent également un grand succès. En d'autres termes, il existe suffisamment d'alternatives pour la promotion de la navigation aérienne.

3. Les acrobaties aériennes influeraient favorablement sur le *développement de la technique* et la *formation des pilotes*.

Cet argument est également dénué de pertinence. L'acrobatie aérienne n'est d'aucune utilité aux pilotes d'appareils destinés au transport de passagers. Leur formation a précisément pour finalité d'éviter les situations dangereuses et inattendues. Ils seraient même incapables d'exécuter avec leurs appareils bon nombre des acrobaties présentées lors d'exhibitions aériennes. Les manoeuvres qui leur sont enseignées au cours de leur formation et de leur recyclage, sont beaucoup moins poussées et sont destinées à corriger le plus rapidement possible des situations dangereuses, ce qui n'a donc rien à voir avec le fait de provoquer de telles situations et de les faire durer le plus longtemps possible, comme c'est le cas au cours de vols acrobatiques.

En outre, la formation des pilotes civils se déroule dans des régions désertiques du Nouveau-Mexique et du Texas (Etats-Unis) et le recyclage s'effectue en

vluchtsimulatoren uitgevoerd. De techniek is zo ver gevorderd, dat niet de mogelijkheden van de toestellen maar van de piloten de grenzen van het haalbare bepalen. De meeste militaire toestellen kunnen veel meer G (één G staat gelijk met de normale druk van de zwaartekracht) verdragen dan een mens aankan. Heel wat ongevallen bij stuntvliegen gebeuren trouwens door bewustzijnsverlies van de piloot door de hevige bloeddrukschommelingen tijdens de stunts. Ook bij het ongeval van Oostende is dit meer dan waarschijnlijk het geval geweest.

4. Er wordt ook gesteld dat luchtvaartshows een *economische meerwaarde* vertegenwoordigen.

Het is zo dat het organiseren van evenementen met een grote concentratie van personen op één plaats gedurende een korte periode een lokale meerwaarde betekent. Voor de economie van het gehele land maakt dit echter geen verschil. Het aandeel van het budget dat gezinnen aan amusement en vrije tijd besteden, is afhankelijk van de globale koopkracht op dat ogenblik. Met andere woorden, een gezin dat naar de luchtvaartshow in Oostende gaat, zal op jaarbasis geen frank méér uitgeven aan amusement dan het aankan. Zonder luchtvaartshow zou datzelfde gezin een zelfde bedrag uitgeven aan andere vrijetijdsbestedingen.

De meeropbrengst voor de horeca op de luchthaven wordt trouwens geneutraliseerd door de verminderde inkomsten die tijdens de show in andere handelszaken in de kuststreek worden verworven. Er is zelfs een meerkost daar extra politie en hulpdiensten moeten worden ingezet. Net zoals het toenemend aantal grote winkelcentra heeft de stijging van het aantal massamanifestaties een ongunstige invloed op de middenstand en op kleinschaligere activiteiten.

5. *Elke menselijke activiteit houdt risico's in.*

In het autoverkeer vallen meer slachtoffers. Dat is zo. Autoverkeer vervult echter een belangrijke sociaal-economische functie. Men rijdt trouwens niet met de wagen om «de mogelijkheden van het toestel uit te testen», maar om zich te verplaatsen. Het verkeer is bovendien aan strenge regels onderworpen. Slalommen, slippen en onnodig remmen op de openbare weg worden als gevaarlijk beschouwd en zijn verboden.

Ook bij rampen in het gewone luchtverkeer vallen slachtoffers. Toch pleit niemand om die reden voor de afschaffing van de luchtvaart. Luchtvaartacrobatie daarentegen beantwoordt aan geen enkele maatschap-

grande partie sur des simulateurs de vol. La technique a tellement progressé que ce ne sont pas les possibilités des appareils mais celles des pilotes qui déterminent les limites de ce qui est faisable. La plupart des appareils militaires peuvent supporter bien plus de G qu'un être humain (un G est égal à la pression normale de la pesanteur). De nombreux accidents se produisant lors de vols acrobatiques sont d'ailleurs dus aux pertes de connaissance des pilotes, provoquées par les énormes fluctuations de la pression sanguine au cours des acrobaties. Il est plus que vraisemblable que c'est ce qui s'est passé lors de l'accident d'Oostende.

4. Un autre argument consiste à dire que les exhibitions aériennes apportent *une plus-value sur le plan économique*.

Il est un fait que l'organisation d'événements rassemblant de grandes foules à un endroit donné pendant une brève période constitue un plus pour l'économie locale. L'avantage est toutefois nul pour l'économie du pays considérée dans son ensemble. La part de leur budget que les familles consacrent aux loisirs et aux temps libres dépend de leur pouvoir d'achat global à ce moment-là. En d'autres termes, une famille qui se rend au meeting aérien d'Oostende ne consacrerait pas aux loisirs un franc de plus par an qu'elle n'est en mesure de le faire. En l'absence de meeting aérien, la même famille consacrerait une somme identique à d'autres distractions.

Les rentrées supplémentaires dont bénéficie le secteur horeca de l'aéroport sont d'ailleurs compensées par la perte de revenus enregistrée par les autres commerces du littoral pendant le meeting. Celui-ci génère même un surcoût, puisque des forces de police et des services de secours doivent être spécialement mobilisés. Au même titre que la multiplication des grands centres commerciaux, la multiplication des manifestations de masse a des répercussions négatives pour les petits commerçants et les activités de moindre envergure.

5. *Toute activité humaine comporte des risques*

La circulation automobile fait plus de victimes. C'est indéniable. Elle remplit toutefois une fonction socio-économique importante. On ne prend d'ailleurs pas sa voiture pour en tester les possibilités, mais pour se déplacer. La circulation est en outre soumise à des règles strictes. Les slaloms, les dérapages et les coups de frein intempestifs sur l'avoie publique sont considérés comme dangereux et interdits.

Les catastrophes qui frappent le trafic aérien ordinaire font également des victimes, mais personne ne demande pour autant la suppression du transport aérien. En revanche, l'acrobatie aérienne ne répond

pelijke noodzaak. Het is niet alleen gevaarlijk maar bovendien volslagen nutteloos.

6. Alle mogelijke *veiligheidsmaatregelen* zouden worden genomen.

Na de ramp in Ramstein werden de veiligheidsnormen verstrengd. Dat is natuurlijk een belangrijke toegeving. Door het verstrengen van de normen geeft men toe dat luchtvaartacrobatie voorheen inderdaad in gevaarlijke omstandigheden gebeurde. Bovendien blijken deze normen in de praktijk niet afgedwongen te worden. Er is geen systematische controle. Een lid van de organisatie wordt zelfs toegelaten in de verkeerstoren van de betrokken luchthavens. Als de veiligheid de enige zorg zou zijn, is de aanwezigheid van deze persoon overbodig, zelfs ongewenst. Het gewone personeel van luchtverkeerscontrole -zowel op burgerlijke als militaire luchthavens- is immers voldoende competent om daar onafhankelijk over te oordelen.

7. Ten slotte beweren organisatoren dat het *publiek vrijwillig het bestaan van risico's aanvaardt*.

Een zelfde redenering wordt gebruikt voor de door het publiek ondergane geluids- en luchtpollutie. Deze keuzevrijheid hebben de omwoners van de betrokken luchthavens niet.

Op basis van zijn analyse van de ramp in Ramstein kwam het Europese Parlement in 1988 tot het besluit dat het risico voor het leven en de gezondheid van piloten, toeschouwers en omwonenden bij militaire luchtschows onverantwoord groot is, dat militaire luchtschows niets van doen hebben met de verdedigingstaak van de luchtmacht en dat dus een verbod dient ingesteld te worden op dergelijke shows.

Er dient hier ook op gewezen te worden dat de maatschappij regelmatig beslist collectieve verboden op te leggen en de individuele keuzevrijheid beperkt omdat die vrije keuze niet altijd overeenkomt met het algemeen belang en er soms tegenstrijdig aan is. Men mag in dit land bijvoorbeeld niet zelf beslissen waar men zijn afval stort of hoe hard men met de wagen rijdt. De vrijheid van het individu heeft immers een grens, namelijk de vrijheid van de medeburger. Wie vindt dat hij mondig genoeg is om zelf te beslissen hoe hard hij rijdt, beperkt de vrije keuze van anderen om zich in het verkeer te begeven. Een analoge redenering geldt voor de organisatoren en het publiek van luchtvaartshows ten overstaan van de omwonenden van de luchthavens.

à aucun besoin social. Il s'agit d'un exercice non seulement dangereux, mais en outre totalement inutile.

6. Toutes les *mesures de sécurité* imaginables seraient prises

Après la catastrophe de Ramstein, les normes de sécurité ont été renforcées. Il s'agissait évidemment d'un aveu important: en durcissant les normes, on a reconnu qu'auparavant, les acrobaties aériennes se déroulaient effectivement dans des conditions dangereuses. D'autre part, il s'avère que le respect de ces normes n'est pas assuré dans la pratique, dans la mesure où il n'y a pas de contrôle systématique. Un membre de l'organisation est même admis dans la tour de contrôle de l'aéroport où se déroule l'exhibition. Si la sécurité était la préoccupation exclusive, la présence de cette personne dans la tour de contrôle serait superflue, voire indésirable. Le personnel assurant ordinairement le contrôle de la navigation aérienne - tant dans les aéroports civils que dans les aéroports militaires - est en effet suffisamment compétent pour juger en toute indépendance de ce qu'il y a lieu de faire pour garantir la sécurité.

7. Enfin, les organisateurs font valoir que *le public accepte librement l'existence de risques*.

Le même raisonnement est utilisé en ce qui concerne la pollution acoustique et atmosphérique subie par le public. Ce libre choix est toutefois refusé aux riverains des aéroports concernés.

En 1988, sur la base de son analyse de la catastrophe de Ramstein, le Parlement européen est arrivé à la conclusion que les risques que les meetings aériens militaires présentent pour la vie et la santé des pilotes, des spectateurs et des riverains étaient trop importants, que les meetings aériens militaires n'avaient aucun rapport avec la mission de défense assignée à la force aérienne et qu'il fallait dès lors interdire ce type de spectacles.

Il faut également observer, à cet égard, que la société décide régulièrement d'imposer des interdictions collectives et limite le libre arbitre de l'individu, parce que cette liberté de choix ne correspond pas toujours à l'intérêt général et s'y oppose parfois. En Belgique, on ne peut pas, par exemple, décider soi-même de l'endroit où l'on ira déverser ses déchets ni de la vitesse à laquelle on roule en voiture. La liberté de l'individu a en effet ses limites, en l'occurrence la liberté d'autrui. Celui qui s'estime suffisamment émancipé pour décider lui-même de la vitesse à laquelle il roule limite la liberté de choix des autres en matière de circulation routière. On peut tenir un raisonnement analogue en ce qui concerne les organisateurs et le public des meetings aériens par rapport aux riverains des aéroports.

Luchtvaartshows waar aan acrobatie wordt gedaan beperken dus de vrijheid van duizenden omwoners van luchthavens. Ze zijn geen goede promotie voor de burgerluchtvaart. Daarnaast hebben ze geen gunstige invloed op de luchtvaarttechniek of op de opleiding van piloten.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Dit artikel omschrijft onder meer de term «luchtvaartacrobatie». Hiervoor wordt de definitie genomen die het Bestuur der Luchtvaart in de circulaire CIR/GDF-06 van april 1994 voor het begrip «kunstvluchten» gebruikt.

L. VANOOST

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Onder luchtvaartacrobatie wordt verstaan, elke door de bestuurder van een luchtvaarttoestel bewust uitgevoerde beweging die een plotse wijziging van de stand, een abnormale positie of een abnormale snelheidsverandering omvat.

Onder luchtvaartacrobatieshow wordt verstaan, elke vorm van luchtvaartshows waar aan luchtvaartacrobatie wordt gedaan. Luchtvaartshows die gedeeltelijk uit luchtvaartacrobatie bestaan, worden voor dit gedeelte als luchtvaartacrobatieshow beschouwd.

En résumé, les spectacles aériens qui comprennent des acrobaties limitent la liberté des milliers de riverains des aérodromes, ils ne constituent pas une bonne publicité pour l'aviation civile et ne présentent en outre aucun intérêt sur le plan de la technique aéronautique ou de la formation des pilotes.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Cet article définit, entre autres, la notion d'«acrobatie aérienne». Nous avons repris en l'occurrence la définition qu'en donne l'Administration de l'aéronautique dans la circulaire CIR/GDF-06 d'avril 1994.

PROPOSITION DE LOI

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Il y a lieu d'entendre par acrobatie aérienne toute manoeuvre effectuée intentionnellement par le pilote d'un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

Il y a lieu d'entendre par exhibition d'acrobatie aérienne toute forme d'exhibition aérienne comprenant des acrobaties aériennes. Les exhibitions aériennes constituées en partie d'acrobaties aériennes sont considérées pour cette partie comme des exhibitions d'acrobatie aérienne.

Art. 3

De organisatie van burgerlijke of militaire luchtvaartacrobatieshow's is verboden.

Overtredingen van dit verbod worden gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot vijf jaar en met een geldboete van zesentwintig tot vijfduizend frank of met één van die straffen alleen.

11 september 1997

L. VANOOST
V. DECROLY
H. VAN DIENDEREN
O. DELEUZE
F. LOZIE

Art. 3

Il est interdit d'organiser des exhibitions civiles ou militaires d'acrobatie aérienne.

Les infractions aux dispositions de la présente loi seront punies d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 26 francs à 5 000 francs ou d'une de ces peines seulement.

11 septembre 1997