

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

1^{er} OCTOBRE 1946.

PROPOSITION DE LOI pour la création d'un « Certificat Belge de Navigation Aérienne ».

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les événements de ces dernières années ont mis en puissant relief l'importance de l'aviation. Ils ont éveillé et renforcé l'intérêt que lui portent des couches de plus en plus nombreuses de la population.

Dans la plupart des pays un sérieux effort est accompli pour mettre enfin l'aviation à la portée des gens même peu fortunés. Le succès que rencontre l'aviation populaire ou l'aviation d'amateur s'est étendu en Belgique, où de nombreux clubs et associations se sont formés, ayant pour but d'aider les amateurs dans la réalisation de leur appareil.

Il serait injuste et maladroit de prétendre endiguer ce succès et décourager les efforts de ceux qui en sont les artisans; il apparaît, au contraire, de l'intérêt du pays de promouvoir l'aviation populaire, qui ne manquera pas de susciter de nombreuses vocations de pilotes et instituera de la sorte, tant pour les cadres de l'aviation civile que pour ceux de l'aviation militaire, une pépinière d'éléments fervents et solidement formés.

Le grand obstacle qui s'est opposé jusqu'à présent au développement du sport de l'air à la portée de tous est en ordre principal le prix prohibitif des appareils et les conditions sévères et onéreuses imposées aux aviateurs. Le but de la présente loi est, d'une part, d'adapter ces conditions aux appareils d'amateurs, d'autre part, de supprimer pour ces appareils les frais et taxes qui grèvent actuellement les aéronefs. *Les dispositions de la présente proposition de loi ne prévoient aucune intervention pécuniaire de l'Etat et ne lui imposent aucune charge.*

1 OCTOBER 1946.

WETSVOORSTEL tot invoering van een « Belgisch Luchtvaartbewijs ».

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De gebeurtenissen van de laatste jaren hebben de belangrijkheid van de luchtvaart op heel bijzondere wijze doen uitkomen. Zij hebben de belangstelling voor de luchtvaart van steeds talrijker lagen der bevolking opgewekt en versterkt.

In de meeste landen werd een ernstige inspanning gedaan om de luchtvaart eindelijk ook onder het bereik te brengen van de minder begoeden. De bijval van de populaire of amateursvliegsport wordt in België steeds grooter, en talrijke clubs en verenigingen werden opgericht met het doel de liefhebbers bij het bouwen van hun toestel te helpen.

Het zou onrechtvaardig en onhandig zijn dezen bijval te willen indijken en de grondleggers er van te ontmoedigen. Het is, integendeel, in het klaarblijkend belang van het land de populaire vliegsport te bevorderen; deze, toch, zal er ongetwijfeld velen toe aanzetten het beroep van piloot te kiezen en zal aldus een oefenschool vormen van vurige en degelijk gevormde elementen, zoowel voor de burgerlijke als voor de militaire luchtvaart.

Tot nu toe was de grootste hinderpaal voor de ontwikkeling van de vliegsport voor allen, vooral de zeer hoge prijs van de toestellen en de strenge en kostbare voorwaarden die aan de amateur-vliegers werden opgelegd. Deze wet heeft, enerzijds, ten doel die voorwaarden aan te passen aan de amateurs-toestellen, en, anderzijds, voor die toestellen de kosten en taxes af te schaffen die thans de luchtschepen bezwaren. *De bepalingen van deze wetvoorstel voorzien geen enkele geldelijke tussenkomst van den Staat en leggen hem geen enkelen last op.*

H.

Le Certificat Belge de Navigation aérienne dont la création est proposée est inspiré de réalisations acquises dans des pays voisins, depuis plusieurs années, notamment en France et en Angleterre, où elles ont donné pleine satisfaction; elles n'ont donné lieu à aucun mécompte et aucun accident anormal n'a été signalé; aucun appareil d'amateur ne s'est cassé en l'air — ce dont ne peuvent toujours se targuer les usines d'aviation. Mieux encore : jamais un appareil d'amateur n'a causé de dégâts à des tiers jusqu'à l'heure actuelle.

La Belgique se doit de marcher, comme ses voisins, dans la voie du progrès, et le progrès n'est possible dans le domaine envisagé que moyennant l'adoption des dispositions prévues à la présente loi. Elles ne coûteront rien à l'Etat, mais se révéleront par contre être pour lui, dans tous les domaines, du plus grand profit.

Nous vous proposons, en conséquence, de bien vouloir approuver la proposition de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Het Belgisch Luchtvaartbewijs, waarvan de invoering wordt voorgesteld, is ingegeven door de verwezenlijkingen op dat gebied in de naburige landen, waar zij, sedert verscheidene jaren, vooral in Frankrijk en Engeland, volledige voldoening hebben geschonken; zij hebben nog geen aanleiding gegeven tot eenige misrekening, geen enkel abnormaal ongeval werdesignaleerd; geen enkel amateurs-toestel is in de lucht gebroken — iets wat de vliegtuigfabrieken niet altijd kunnen beweren. Beter nog: tot nog toe heeft een amateurs-toestel nog nooit schade berokkend aan derden.

België is aan zichzelf verplicht om, zooals zijn burenen, den vooruitgang te volgen; en vooruitgang op dat gebied is slechts mogelijk mits aanneming van de bij deze wet voorziene bepalingen. Zij zullen aan den Staat niets kosten, maar zullen hem, integendeel, op alle gebied groot voordeel brengen.

Wij stellen U, bijgevolg, voor deze wet die wij de eer hebben U voor te leggen, aan te nemen.

E. DEMUYTER.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Il est instauré un « Statut de l'Aviation d'Amateur » destiné à rendre possible le développement en Belgique de l'aviation de tourisme, en mettant ce sport à la portée des gens peu fortunés.

Art. 2.

Est considéré comme aéronef d'amateur tout appareil qui a été construit par un ou des aviateurs non professionnels.

Art. 3.

Il est créé un Certificat Belge de Navigation Aérienne (C.B.N.A.), certificat valable pour la Belgique et la Colonie.

Art. 4.

Le C.B.N.A. est destiné aux aéronefs qui ont été construits en Belgique ou au Congo belge et dont l'étude et la réalisation n'ont pas été soumises respectivement à l'agrération préalable et à la surveillance des Services Techniques de l'Aéronautique.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Er wordt een « Statuut van het liefhebbers-vliegwezen » ingevoerd, met het doel de ontwikkeling van het luchttoerisme mogelijk te maken door deze sport onder het bereik te brengen van de minder bemiddelden.

Art. 2.

Wordt als amateur-luchtschip beschouwd, ieder toestel, dat gebouwd werd door een of meer niet tot het vak behorende vliegtuigbouwers.

Art. 3.

Er wordt een Belgisch Luchtvaartbewijs (B.L.B.) ingevoerd, getuigschrift dat geldig is voor België en voor de Kolonie.

Art. 4.

Het B.L.B. is bestemd voor de luchtschepen die in België of in Belgisch-Congo werden gebouwd, zonder dat de plannen en de bouw er van werden onderworpen, respectievelijk aan de voorafgaande goedkeuring en aan het toezicht van de Technische Diensten der Luchtvaart.

Art. 5.

Le C.B.N.A. est délivré aux conditions suivantes :

1° Dès l'appareil terminé l'utilisateur en donne connaissance à l'Administration de l'Aéronautique, qui l'autorisera à effectuer les essais sur un aérodrome officiel ou privé. L'Administration de l'Aéronautique se réserve toutefois de vérifier sommairement la qualité de la construction et celle des matériaux qui ont été employés. Dans le cas où l'appareil se révélerait formellement être de mauvaise qualité, elle aurait le droit de ne point accorder l'autorisation prévue dans le présent alinéa.

Après 15 heures de vol et 50 atterrissages — le tout contrôlé — l'aéronef obtiendra le C.B.N.A. sur présentation d'une police d'assurance couvrant les dommages aux tiers à concurrence de 250,000 francs.

2° Les essais s'effectueront, comme il est d'usage pour les prototypes, dans un rayon de 5 km. de l'aérodrome utilisé — rayon porté à 10 km. après 5 heures de vol et à 25 km. après 10 heures de vol.

3° Si les essais sont effectués sur un aérodrome privé, les moyens de contrôle proposés par l'utilisateur devront avoir été agréés au préalable par l'Administration de l'Aéronautique.

4° Celle-ci pourra toujours, préalablement à l'octroi du C.B.N.A., exiger une exhibition de vol, à définir par elle, pour les aéronefs dont les essais furent faits sur un aérodrome non officiel. Eventuellement l'intéressé sera autorisé à se rendre par la voie des airs à l'aérodrome qui lui sera désigné.

5° En cas d'accident à l'appareil pendant les essais ou même après l'obtention du C.B.N.A., l'Administration de l'Aéronautique estimera si tout ou partie des essais doit être recommencé. Tout accident entraîne automatiquement l'interdiction de voler avant d'avoir obtenu une nouvelle autorisation.

Art. 6.

Les aéronefs « d'amateur » sont exonérés de toutes taxes et frais quelconques : surveillance, contrôle, revision, visite, agrégation, immatriculation, atterrissage, garage, contribution, etc. Cette énonciation est exemplative et non limitative.

Art. 7.

Les utilisateurs d'un aéronef d'amateur pourront obtenir l'homologation gratuite d'un aérodrome privé à condition : 1° que l'Administration de l'Aéronau-

Art. 5.

Het B.L.B. wordt afgeleverd op volgende voorwaarden :

1° Eens het toestel afgewerkt, geeft de gebruiker daarvan kennis aan het Bestuur der Luchtvaart, dat hem er toe machtigt om de proefvluchten te doen op een officieel of een privaat vliegveld. Het Bestuur der Luchtvaart behoudt zich, evenwel, het recht voor een kort onderzoek in te stellen naar de hoedanigheid van de constructie en van de gebruikte materialen. Indien duidelijk blijkt, dat het toestel van slechte hoedanigheid is, heeft het Bestuur het recht de in voorgaande alinea voorziene machtiging te weigeren.

Na 15 vliegreuren en 50 landingen — alles onder controle, — bekomt het luchtschip het B.L.B. op overlegging van een polis, waarbij de schade aan derden wordt gedekt tot een bedrag van 250,000 frank.

2° De proefvluchten moeten, zooals dit voor de prototype's gebruikelijk is, volbracht worden, binnen een straal van 5 km. van het gebruikte vliegveld, straal die na 5 vliegreuren op 10 km. en na 25 vliegreuren op 25 km. wordt gebracht.

3° Indien de proefvluchten op een privaat vliegveld worden uitgevoerd, moeten de door den gebruiker voorgestelde controlemiddelen vooraf door het Bestuur der Luchtvaart worden aangenomen.

4° Vóór de aflevering van het B.L.B., kan het bestuur altijd een door haar voor te schrijven demonstratievlucht eischen voor de luchtschepen waarvan de proefvluchten op een niet-officieel vliegveld werden gedaan. In gebeurlijk geval, wordt de belanghebbende gemachtigd om zich langs den luchtweg naar het hem aangewezen vliegveld te begeven.

5° In geval van ongeval aan het toestel tijdens de proefvluchten of zelfs na het bekomen van het B.L.B., oordeelt het Bestuur der Luchtvaart of de proefvluchten gedeeltelijk of volledig moeten herbegonnen worden. Ieder ongeval geeft automatisch aanleiding tot het intrekken van de vliegvergunning, tot na het bekomen van een nieuwe vergunning.

Art. 6.

De amateur-luchtschepen zijn vrijgesteld van alle taxes en om 't even welke kosten : toezicht, contrôle, keuring, inspectie, goedkeuring, inschrijving, berggeld, belasting, enz. Deze opsomming geldt slechts als voorbeeld en is niet beperkend.

Art. 7.

De gebruikers van een amateur-luchtschip kunnen de kosteloze homologatie van een privaat vliegveld bekomen, op voorwaarde : 1° dat het Bestuur der

tique soit toujours au courant de l'état du terrain et des changements qui y surviendraient; 2° qu'une manche à air y soit installée à demeure; 3° qu'il soit à la disposition de tout aéronef « d'amateur ».

Art. 8.

L'aérodrome, de même que l'aéronef « d'amateur », ne pourra jamais donner lieu à profits.

Art. 9.

Pilotage.

Pour les appareils à commandes classiques (R.A.-14, Morane 660, etc.) l'utilisateur ne pourra entreprendre les essais qu'après avoir piloté, une fois au moins, étant seul à bord, un appareil d'école; ou encore si son moniteur décide qu'il peut être « lâché ».

Pour les appareils à commandes simplifiées, — notamment les appareils sans ailerons, sans gouvernail ou à commandes conjuguées (Pou-du-Ciel, Sport-de-l'Air, etc.), — l'utilisateur pourra faire seul son écolage, tous ses vols et atterrissages comptant pour l'obtention du C.B.N.A.

Art. 10.

Sans préjudice des poursuites judiciaires éventuelles, toute infraction aux dispositions ci-dessus peut entraîner, de la part de l'Administration de l'Aéronautique, la confiscation de l'appareil et/ou une interdiction de voler, pour le pilote, jusqu'« à vie ».

Luchtvaart altijd op de hoogte wordt gehouden van den staat van het vliegveld en de veranderingen die er zouden worden aangebracht; 2° dat er een blijvende windzak geplaatst is; 3° dat het ter beschikking staat van elk amateur-luchtschip.

Art. 8.

Het vliegveld, alsmede het amateur-luchtschip, mogen nooit aanleiding geven tot winstbejag.

Art. 9.

Het besturen.

Voor de toestellen met klassieke stuurinrichting (R.A.-14, Morane 660, enz.), mag de gebruiker de proefvluchten slechts houden, na ten minste éénmaal, terwijl hij alleen aan boord is, een schooltoestel te hebben bestuurd; of nog, indien zijn monitor beslist dat hij mag « losgelaten » worden.

Voor de toestellen met vereenvoudigde stuurinrichting — nl. de toestellen zonder stuurklappen (bijvleugels), zonder roer of met gekoppelde stuurinrichting (Pou-du-Ciel, Sport-de-l'Air, enz.), — mag de gebruiker zijn opleiding alleen doen, en al zijn vluchten en landingen tellen voor het bekomen van het B.L.B.

Art. 10.

Onverminderd de gebeurlijke gerechtelijke vervolgingen, kan iedere inbreuk op voorgaande bepalingen de inbeslagneming, door het Bestuur der Luchtvaart en/of, voor den piloot, een verbod te vliegen tot « voor het leven » ten gevolge hebben.

E. DEMUYTER.

V. BRIËL.

R. DIEUDONNÉ.