



REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
GOVERNMENT GAZETTE
STAATSKOERANT
 VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

REGULATION GAZETTE No. 2204
 Registered at the Post Office as a Newspaper

PRICE 20c PRYS
 OVERSEAS 30c OORSEE
 POST FREE — POSVRY

REGULASIEKOERANT No. 2204
 As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer

VOL. 123]

PRETORIA, 19 SEPTEMBER 1975

[No. 4851

GOVERNMENT NOTICE

DEPARTMENT OF TRANSPORT

No. R. 1753 19 September 1975

**RULES OF THE AIR, AIR TRAFFIC SERVICES,
 SEARCH AND RESCUE AND OVERFLIGHT
 REGULATIONS, 1975**

The Minister of Transport has, under the provisions of section 22 of the Aviation Act, 1962 (Act 74 of 1962), made the regulations contained in the Schedule hereto.

**SCHEDULE
 CHAPTER 1
 GENERAL**

Title

1.1 These regulations may be cited as the Rules of the Air, Air Traffic Services, Search and Rescue and Overflight Regulations, 1975.

Definitions and abbreviations

1.2 In these regulations the expression "the Act" means the Aviation Act, 1962 (Act 74 of 1962), and, unless the context otherwise indicates, any expression used in these regulations to which a meaning has been assigned in the Act, bears the meaning so assigned, and—

"acrobatic flight" means manoeuvres intentionally performed by the pilot-in-command of an aircraft and involving an abrupt change in its attitude, an abnormal attitude or an abnormal speed (kunsvlug);

"aerodrome control service" means air traffic control service for aerodrome traffic in aerodrome traffic zones (vliegveldleidingsdiens);

"aerodrome control tower" means a unit established to provide air traffic control service in the aerodrome traffic zone for which it is responsible (vliegveldverkeers-toring);

"aerodrome traffic" means all traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the aerodrome traffic area or aerodrome traffic zone of an aerodrome, or where such an area or zone has not been established, all aircraft in, entering or leaving an aerodrome traffic circuit (vliegveldverkeer);

"aerodrome traffic area" means an airspace of defined dimensions at an aerodrome where an aerodrome flight

GOEWERMENTSKENNISGEWING

DEPARTEMENT VAN VERVOER

No. R. 1753 19 September 1975

**VLIEGREËLS-, LUGVERKEERSDIENSTE-, SOEK-
 EN-REDDING- EN OORVLUGREGULASIES, 1975**

Die Minister van Vervoer het, kragtens die bepalings van artikel 22 van die Lugvaartwet, 1962 (Wet 74 van 1962), die regulasies in bygaande Bylae vervat, uitgevaardig.

**BYLAE
 HOOFSTUK 1
 ALGEMEEN
 Naam**

1.1 Hierdie regulasies heet die Vliegrees-, Lugverkeers-dienste-, Soek-en-Redding- en Oorvlugregulasies, 1975.

Definisies en afkortings

1.2 In hierdie regulasies beteken die uitdrukking "die Wet" die Lugvaartwet, 1962 (Wet 74 van 1962), en, tensy uit die samehang anders blyk het enige uitdrukking waaraan daar in die Wet 'n betekenis geheg is, wanneer dit in hierdie regulasies gebruik word daardie betekenis, en beteken—

"eindleidinggebied" 'n leidinggebied ingestel by die aansluiting van lugverkeersdiensroetes in die omgewing van een of meer groot vliegvelde (terminal control area);

"gebiedsleidingsdiens" lugverkeersleidingsdiens vir geleide vlugte in leidingsgebiede (area control service);

"gebiedsleidingsentrum" 'n eenheid ingestel om lugverkeersleidingsdiens aan geleide vlugte in die leidingsgebied waarvoor dit verantwoordelik is, te verskaf (area control centre);

"geldende vlugplan" die vlugplan, met inbegrip van veranderinge, as daar is, wat as gevolg van daaropvolgende klarings aangebring is (current flight plan);

"geleide vlug" enige vlug waaraan lugverkeersleidingsdiens verskaf word (controlled flight);

"gesagvoerder" die vlieënier wat vir die vlieg en die veiligheid van die lugvaartuig in vlug verantwoordelik is,

information service unit, established for the protection of aerodrome traffic, is in operation (vliegveldverkeersgebied);

"aerodrome traffic zone" means a controlled airspace at an aerodrome where aerodrome control, established for the protection of aerodrome traffic, is in operation (vliegveldverkeersone);

"air traffic controller" means a person performing an air traffic control service (lugverkeersleier);

"air traffic control service" means an aerodrome control service, approach control service or an area control service provided for the purpose of—

(a) preventing collisions—

(i) between controlled flights in controlled airspace; and

(ii) on the manoeuvring area of an aerodrome with a control tower, between aircraft and obstructions; and

(b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic—

by the issue of air traffic control clearances to controlled flights and flight information service to other flights in controlled airspaces (lugverkeersleidingsdiens);

"air traffic control unit" means an aerodrome control tower, an approach control office or an area control centre or a unit in which more than one of these units are combined in one centre (lugverkeersleidingseenheid);

"air traffic service" means aerodrome control service, approach control service, area control service, flight information service, air traffic advisory service, aerodrome flight information service or alerting service (lugverkeersdiens);

"air traffic services unit" means a unit providing alerting service and one or more of the other air traffic services, or an air traffic services reporting office (lugverkeersdienseenheid);

"airway" means a control area or portion thereof established in the form of a corridor equipped with radio navigational aids (lugweg);

"approach control office" means a unit established to provide air traffic control service in the controlled airspace for which it is responsible, to controlled flights arriving at or departing from one or more aerodromes (naderingsleidingskantoor);

"approach control service" means an air traffic control service for arriving or departing controlled flights in controlled airspaces (naderingsleidingsdiens);

"area control centre" means a unit established to provide air traffic control service to controlled flights in the control area for which it is responsible (gebiedsleidingsentrum);

"area control service" means air traffic control service for controlled flights in control areas (gebiedsleidingsdiens);

"ceiling" means the height above the surface of the base of the lowest layer of cloud below 20 000 feet covering more than half the sky (wolkplafon);

"Commissioner for Civil Aviation" means the Commissioner for Civil Aviation appointed by the State President in terms of section 3 (3) (b) of the Transport Co-ordination Act, 1948 (Act 44 of 1948), or any person duly authorised to act for him (Kommissaris van Burgerlugvaart);

"control area" means a controlled airspace extending upwards from a specified height above the surface without an upper limit, unless an upper limit is specified (leidinggebied);

afgesien daarvan of hy die stuurmiddels self gebruik al dan nie (pilot-in-command);

"grondsig" die sig by 'n vliegveld soos bepaal deur 'n geakkrediteerde waarnemer (ground visibility);

"hoogte"—

(a) die vertikale afstand van 'n vlak, 'n punt of 'n voorwerp beskou as 'n punt, gemeet vanaf 'n aangewese basispunt;

(b) die vertikale afmeting van 'n voorwerp (height);

"IFR" instrumentvliegreëls (IFR);

"IMC" instrumentweerstoeletoestande (IMC);

"instrumentweertoeletoestande" atmosferiese toestande uitgedruk in terme van sig, afstand van wolke af of wolkplafon, minder as die minima vir VFR-vlug in Hoofstuk 4 van hierdie regulasies voorgeskryf (instrument meteorological conditions);

"Kommissaris van Burgerlugvaart" die Kommissaris van Burgerlugvaart wat kragtens artikel 3 (3) (b) van die Wet op die Koördinering van Vervoer, 1948 (Wet 44 van 1948), deur die Staatspresident aangestel is, of iemand wat behoorlik gemagtig is om namens hom op te tree (Commissioner for Civil Aviation);

"kunsflug" manoeuvres wat opsetlik deur die gesagvoerder van 'n lugvaartuig uitgevoer word en 'n skielike verandering van sy stand, 'n abnormale stand of 'n abnormale snelheid meebring (acrobatic flight);

"leidinggebied" 'n leidingslugruim wat vanaf 'n bepaalde hoogte bo die oppervlakte sonder 'n bogrens opwaarts strek, tensy 'n bogrens bepaal is (control area);

"leidingslugruim" 'n lugruim met omskrewe grense waarbinne lugverkeersleidingsdiens aan geleide vlugte verskaf word (controlled airspace);

"leidingsone" 'n leidingslugruim wat vanaf die oppervlakte tot 'n bepaalde bogrens opwaarts strek (control zone);

"lugverkeersdiens" vliegveldleidingsdiens, naderingsleidingsdiens, gebiedsleidingsdiens, vuginligtingsdiens, lugverkeersadviesdiens, vliegveldvuginligtingsdiens of waakdiens (air traffic service);

"lugverkeersdienseenheid" 'n eenheid wat waakdiens en een of meer van die ander lugverkeersdienste verskaf, of 'n lugverkeersdiensaanmeldingskantoor (air traffic services unit);

"lugverkeersleidingsdiens" 'n vliegveldleidingsdiens, naderingsleidingsdiens of 'n gebiedsleidingsdiens wat verskaf word met die doel om—

(a) botsings te voorkom—

(i) tussen geleide vlugte in leidingsruim; en

(ii) op die manoeuvreegebied van 'n vliegveld met 'n verkeerstoring, tussen lugvaartuie en obstrukties; en

(b) 'n ordelike vloei van lugverkeer te bespoedig en te handhaaf—

deur die uitreiking van lugverkeersleidingsklarings aan geleide vlugte en vuginligtingsdiens aan ander vlugte in leidingslugruime (air traffic control service);

"lugverkeersleidingseenheid" 'n vliegveldverkeerstoring, 'n naderingsleidingskantoor of 'n gebiedsleidingsentrum of 'n eenheid waarin meer as een van hierdie eenhede in een sentrum gekombineer is (air traffic control unit);

"lugverkeersleier" 'n persoon wat lugverkeersleidingsdiens verrig (air traffic controller);

"lugweg" 'n leidinggebied of deel daarvan ingestel in die vorm van 'n korridor, toegerus met radionavigasiehulpmiddels (airway);

"manoeuvreegebied" daardie deel van 'n vliegveld wat gebruik word vir die opstyging en landing van lugvaartuie en vir die beweging van lugvaartuie wat gepaard gaan met opstyging en landing, laaiblaaie uitgesluit (manoeuvring area);

"controlled airspace" means an airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided to controlled flights (leidingslugruim);

"controlled flight" means any flight which is provided with air traffic control service (geleide vlug);

"control zone" means a controlled airspace extending upwards from the surface to a specified upper limit (leidingsone);

"current flight plan" means the flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances (geldende vlugplan);

"flight level" means a surface of constant atmospheric pressure, expressed as a number in hundreds of feet, relating to a specific pressure datum of 1 013,2 milibars (vlugvlak);

"flight visibility" means the visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight (vliegsig);

"ground visibility" means the visibility at an aerodrome as reported by an accredited observer (grondsig);

"height" means—

(a) the vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from a specified datum;

(b) the vertical dimension of an object (hoogte);

"IFR" means instrument flight rules (IFR);

"IMC" means instrument meteorological conditions (IMC);

"instrument meteorological conditions" means atmospheric conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, or ceiling, less than the minima prescribed for VFR flight in Chapter 4 of these regulations (instrumentweertoeestand);

"manoeuvring area" means that part of an aerodrome to be used for the take-off and landing of aircraft and for the movement of aircraft associated with take-off and landing, excluding aprons (manoeuvreegebied);

"pilot-in-command" means the pilot responsible for the operation and safety of the aircraft in flight, without regard to whether or not he is manipulating the controls (gesagvoerder);

"special VFR flight" means a VFR flight authorised by air traffic control to fly within a control zone under meteorological conditions below the visual meteorological conditions (spesiale VFR-vlug);

"terminal control area" means a control area established at the confluence of air traffic services routes in the vicinity of one or more major aerodromes (eindleidinggebied);

"VFR" means visual flight rules (VFR);

"visual meteorological conditions" means atmospheric conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, or ceiling, equal to or better than the minima prescribed for VFR flight in Chapter 4 of these regulations (sigweertoeestand);

"VMC" means visual meteorological conditions (VMC).

CHAPTER 2

APPLICATION OF THE RULES OF THE AIR

Non-application

2.1 These regulations shall not apply to any aircraft or person to which or to whom the Minister, on the recommendation of the Commission, directs that these regulations or any part thereof shall not apply.

Territorial application of the rules of the air

2.2 These rules shall, when a South African aircraft is in or over another Contracting State or a country which is not a Contracting State, apply only in so far as they do not conflict with the rules of such a country.

"naderingsleidingsdiens" 'n lugverkeersleidingsdiens vir aankomende of vertrekkende geleide vlugte in leidingslugruime (approach control service);

"naderingsleidingskantoor" 'n eenheid ingestel om lugverkeersleidingsdiens in die leidingslugruim waarvoor dit verantwoordelik is, te verskaf aan geleide vlugte wat by een of meer vliegvelde aankom of van daar af vertrek (approach control office);

"sigweertoeestand" atmosferiese toestande uitgedruk in terme van sig, afstand van wolke af, of wolkplafon, gelyk aan of beter as die minima vir VFR-vlug in Hoofstuk 4 van hierdie regulasies voorgeskryf (visual meteorological conditions);

"spesiale VFR-vlug" 'n VFR-vlug wat deur lugverkeersleiding gemagtig is om binne 'n leidingsone te vlieg in weertoeestand wat nie aan die sigweertoeestand voldoen nie (special VFR flight);

"VFR" sigvliegreëls (VFR);

"vliegsig" die sig vorentoe vanuit die stuurkajuit van 'n lugvaartuig in vlug (flight visibility);

"vliegveldleidingsdiens" lugverkeersleidingsdiens vir vliegveldverkeer in vliegveldverkeersone (aerodrome control service);

"vliegveldverkeer" alle verkeer op die manoevreegebied van 'n vliegveld en alle lugvaartuie wat binne die vliegveldverkeersgebied of vliegveldverkeersone van 'n vliegveld vlieg, of waar sodanige gebied of sone nie ingestel is nie, alle lugvaartuie in 'n vliegveldverkeerskring of wat besig is om daarby aan te sluit of dit te verlaat (aerodrome traffic area);

"vliegveldverkeersgebied" 'n lugruim met omskrewe grense by 'n vliegveld waar 'n eenheid wat vliegveldvuginligtingsdiens verskaf, ingestel vir die beskerming van vliegveldverkeer, in werking is (aerodrome traffic area);

"vliegveldverkeersone" 'n leidingslugruim by 'n vliegveld waar vliegveldleiding, ingestel vir die beskerming van vliegveldverkeer, in werking is (aerodrome traffic zone);

"vliegveldverkeerstoring" 'n eenheid ingestel om lugverkeersleidingsdiens te lewer in die vliegveldverkeersone waarvoor dit verantwoordelik is (aerodrome control tower);

"vlugvlak" 'n vlak van konstante atmosferiese druk, uitgedruk as 'n nommer in honderde van voet, met betrekking tot 'n spesifieke drukdatum van 1 013,2 milibars (flight level);

"VMC" sigweertoeestand (VMC);

"wolkplafon" die hoogte bokant die oppervlakte van die onderkant van die laagste wolklaag onder 20 000 voet wat meer as die helfte van die uitspannel bedek (ceiling).

HOOFSTUK 2

TOEPASSING VAN DIE VLIEGREËLS

Nie-toepassing

2.1 Hierdie regulasies is nie van toepassing nie op 'n lugvaartuig of 'n persoon waarop of op wie die Minister, op aanbeveling van die Kommissie, gelas dat hierdie regulasies of 'n deel daarvan nie van toepassing is nie.

Territoriale toepassing van die vliegreëls

2.2 Wanneer 'n Suid-Afrikaanse lugvaartuig in of oor 'n ander Kontrakterende Staat is, of in of oor 'n land wat nie 'n Kontrakterende Staat is nie, is hierdie reëls van toepassing slegs vir sover hulle nie met die reëls van so 'n land strydig is nie.

Compliance with the rules of the air

2.3 Aircraft shall be flown at all times in compliance with the rules contained in this Chapter and in Chapter 3 and in addition shall be flown in compliance with either the rules contained in Chapter 4 or the rules contained in Chapter 5.

Responsibility of pilot-in-command

2.4 (1) The pilot-in-command of an aircraft shall be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the provisions of these regulations, except that he may depart from these regulations in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

(2) Where it had been necessary to depart from the provisions of these regulations, the pilot-in-command shall report such departure and the reasons therefore to the nearest convenient air traffic services unit as soon as practicable.

Preflight action

2.5 Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall familiarise himself with all available information appropriate to the intended operation. Preflight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.

Authority of pilot-in-command of an aircraft

2.6 The pilot-in-command of an aircraft shall be directly responsible for the operation of the aircraft and shall have final authority as to disposition of the aircraft while he is in command.

Use of intoxicating liquor, narcotics or drugs

2.7 No person shall pilot an aircraft, or act as a flight crew member of an aircraft, while under the influence of intoxicating liquor or any narcotic or drug, by reason of which his capacity so to act is impaired.

CHAPTER 3

RULES OF THE AIR: GENERAL

Negligent or reckless operation of aircraft

3.1 An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

Minimum heights

3.2 (1) Except when necessary for taking off or landing, or except by individual permission from the Commissioner for Civil Aviation, aircraft shall be flown—

(a) over built-up areas or over an open-air assembly of persons at heights which will permit, in the event of the failure of a power unit, an emergency landing without undue hazard to persons or property on the surface; these heights shall not be less than 1 000 feet above the highest obstacle within a radius of 2 000 feet from the aircraft;

(b) when elsewhere than specified in subparagraph (a) above, at a height not less than 500 feet above the ground or water unless the flight can be made without hazard or nuisance to persons or property on the ground or water;

(c) over a proclaimed game reserve at a height not less than 1 500 feet above ground level.

(2) Except when necessary for take-off or landing an aircraft shall be flown at night, in IMC or when operated

Nakoming van die vliegeregels

2.3 Lugvaartuig moet altyd in ooreenstemming met die reëls in hierdie Hoofstuk en in Hoofstuk 3 gevlieg word en moet ook in ooreenstemming met of die reëls in Hoofstuk 4 of dié in Hoofstuk 5 vervat, gevlieg word.

Verantwoordelikheid van gesagvoerder

2.4 (1) Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig is daarvoor verantwoordelik dat die lugvaartuig ooreenkomstig die voorskrifte van hierdie regulasies bedryf word, maar hy kan van hierdie regulasies afwyk in omstandighede wat sodanige afwyking om veiligheidsredes absoluut noodsaaklik maak.

(2) Waar dit nodig geword het om van die voorskrifte van hierdie regulasies af te wyk, moet die gesagvoerder sodanige afwyking en die redes daarvoor so gou doenlik by die naaste gerieflike lugverkeersdiensseenheid aanmeld.

Voorvlugoptrede

2.5 Voor 'n vlug begin word moet die gesagvoerder van 'n lugvaartuig homself vertrou maak met alle beskikbare inligting wat die voorgenome optrede raak. Voorvlugoptrede vir vlugte weg van die omgewing van 'n vliegveld af en vir alle IFR-vlugte moet 'n noukeurige oorweging van beskikbare geldende weerberigte en -voorspellings insluit met inagneming van brandstofvereistes en 'n alternatiewe handelswyse as die vlug nie volgens plan voltooi kan word nie.

Bevoegdheid van gesagvoerder van 'n lugvaartuig

2.6 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig is regstreeks verantwoordelik vir die gebruik van die lugvaartuig en het die finale seggenskap wat die beskikking oor die lugvaartuig betref solank hy die bevel voer.

Gebruik van bedwelmende drank, narkose- of verdowingsmiddels

2.7 Niemand mag 'n lugvaartuig vlieg of as boordbemanninglid van 'n lugvaartuig optree solank hy onder die invloed van bedwelmende drank of van 'n narkose- of verdowingsmiddel, wat afbreuk doen aan sy vermoë om as sodanig op te tree, verkeer nie.

HOOFSTUK 3

VLIEGREËLS ALGEMEEN

Nalatige of roekelose bedryf van lugvaartuig

3.1 'n Lugvaartuig mag nie op nalatige of roekelose wyse bedryf word sodat die lewe of eiendom van ander in gevaar gestel word nie.

Minimum hoogtes

3.2 (1) Behalwe wanneer dit vir opstyging of landing nodig is, of met die individuele toestemming van die Kommissaris van Burgerlugvaart—

(a) moet daar oor beboude gebiede of oor 'n byeenkoms van persone in die ope lug met 'n lugvaartuig op so 'n hoogte gevlieg word dat 'n noodlanding sonder gevaar vir persone of eiendom op die grond uitgevoer kan word in die geval van weiering van 'n kragbron; die hoogte moet naamlik minstens 1 000 voet bokant die hoogste hindernis binne 'n straal van 2 000 voet van die lugvaartuig wees;

(b) moet daar elders as op die plekke in subparagraaf (a) hierbo genoem, gevlieg word op 'n hoogte van minstens 500 voet bokant die grond of water, tensy die vlug sonder gevaar of las vir persone of eiendom op die grond of water uitgevoer kan word;

(c) moet daar oor 'n geproklameerde wildduin op 'n hoogte van minstens 1 500 voet bokant die oppervlakte van die grond gevlieg word.

(2) Behalwe wanneer dit vir opstyging of landing nodig is, moet 'n lugvaartuig in die nag, in IMC, of wanneer dit in ooreenstemming met IFR bedryf word, gevlieg

in accordance with IFR at a height of at least 1 500 feet above the highest obstacle located within five nautical miles of the aircraft in flight.

Semi-circular rule

3.3 (1) Except if otherwise directed by air traffic control the pilot-in-command of an aircraft on level flight shall fly at an appropriate flight level selected from the following table according to magnetic track:

MAGNETIC TRACK

From 000° to 179°		From 180° to 359°	
IFR	VFR	IFR	VFR
FLIGHT LEVEL			
10		20	
30	35	40	45
50	55	60	65
70	75	80	85
90	95	100	105
110	115	120	125
130	135	140	145
150	155	160	165
170	175	180	185
190	195	200	
210		220	
230		240	
250		260	
270		280	
290		310	
330		350	
370		390	
410		430	
450		470	
490		510	
etc.		etc.	

(2) Aircraft flown in accordance with VFR at a height of 3 000 feet or less above the surface shall not be required to comply with the provisions of subregulation (1) except if otherwise directed by air traffic control.

(3) A flight conducted above flight level 200 shall be flown in compliance with IFR.

Landing on roads

3.4 Except in case of emergency no pilot shall use a public road as a place of landing or take-off.

Dropping objects, spraying or dusting

3.5 Except in an emergency or unless granted special permission by the Commissioner for Civil Aviation no article shall be dropped from an aircraft in flight other than—

- (a) fine sand or clean water used as ballast;
- (b) chemical substances for the purpose of spraying or dusting.

Picking up objects

3.6 A pilot-in-command of an aircraft in flight shall not permit objects to be picked up except with the prior authority of the Commissioner for Civil Aviation.

Towing

3.7 A pilot-in-command of an aircraft in flight shall not permit anything to be towed by the aircraft, except in accordance with requirements prescribed by the Commissioner for Civil Aviation.

Parachute Descents

3.8 (1) The Commissioner for Civil Aviation may specify areas in which parachute descents from aircraft may be made.

(2) In specifying areas in terms of subregulation (1) the Commissioner for Civil Aviation may impose conditions to ensure the safety of air traffic or parachutists or of

word op 'n hoogte van minstens 1 500 voet bokant die hoogste hindernis geleë binne vyf seemyl van die lugvaartuig in vlug.

Halfskielreël

3.3 (1) Tensy anders deur lugverkeersleiding beveel moet die gesagvoerder van 'n lugvaartuig op 'n gelykvlug op 'n toepaslike vlugvlak gekies van die volgende tabel volgens magnetiese grondkoers vlieg:

MAGNETIESE GRONDKOERS

Van 000° tot 179°		Van 180° tot 359°	
IFR	VFR	IFR	VFR
VLUGVLAK			
10		20	
30	35	40	45
50	55	60	65
70	75	80	85
90	95	100	105
110	115	120	125
130	135	140	145
150	155	160	165
170	175	180	185
190	195	200	
210		220	
230		240	
250		260	
270		280	
290		310	
330		350	
370		390	
410		430	
450		470	
490		510	
ens.		ens.	

(2) Van lugvaartuie wat in ooreenstemming met VFR op 'n hoogte van 3 000 voet of minder bokant die oppervlakte vlieg, word nie verlang om te voldoen aan die bepalings van subregulasie (1) nie, tensy anders deur lugverkeersleiding beveel.

(3) 'n Vluc wat bokant vlugvlak 200 uitgevoer word, moet ooreenkomstig IFR geskied.

Landing op paaie

3.4 Behalwe in geval van nood mag geen vlieënier 'n openbare pad as landings- of opstygplek gebruik nie.

Afgooi van voorwerpe, bespuiting en bestuiwing

3.5 Behalwe in geval van nood of tensy die Kommissaris van Burgerlugvaart spesiale toestemming daartoe verleen, mag geen artikel uit 'n lugvaartuig in vlug afgegooi word nie, behalwe—

- (a) fyn sand of skoon water wat as ballas gebruik word;
- (b) chemiese stowwe vir bespuiting of bestuiwing.

Optel van voorwerpe

3.6 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig in vlug moet nie toelaat dat voorwerpe opgetel word nie, behalwe met die voorafgaande magtiging van die Kommissaris van Burgerlugvaart.

Sleep

3.7 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig in vlug moet nie toelaat dat enigiets deur die lugvaartuig gesleep word nie, behalwe volgens voorskrif van die Kommissaris van Burgerlugvaart.

Valskermdalings

3.8 (1) Die Kommissaris van Burgerlugvaart kan gebiede aanwys waarin valskermdalings van lugvaartuie af mag plaasvind.

(2) Wanneer die Kommissaris van Burgerlugvaart die gebiede ingevolge subregulasie (1) aanwys, mag hy voorwaardes opleë om die veiligheid van lugverkeer of van

persons or property on the surface and he may impose different conditions in respect of different areas and at any time amend or cancel any condition so imposed or impose any further conditions.

(3) Except in an emergency no person shall make a parachute descent from an aircraft and the pilot-in-command of such aircraft shall not permit a parachute descent to be made from that aircraft unless such descent is commenced and completed in an area specified in terms of subregulation (1) and is made in compliance with the conditions imposed in terms of subregulation (2) in respect of the area concerned.

Acrobatic flights

3.9 (1) No aircraft shall be flown acrobatically so as to endanger air traffic.

(2) Except by individual permission from the Commissioner for Civil Aviation, aircraft shall not be flown acrobatically—

- (a) in the vicinity of air traffic services routes;
- (b) within five nautical miles of an aerodrome unless at a height not less than 4 000 feet above ground level;
- (c) unless the manoeuvre can be concluded and the aircraft brought on an even keel at a height not less than 2 000 feet above the ground or water;
- (d) over any populous area or public gathering.

Helicopter operations

3.10 (1) A helicopter shall not land on or take-off from any place unless that place is so situated as to permit that helicopter, in the event of an emergency arising during such landing or take-off, to land without undue hazard to persons or property on the surface.

(2) A helicopter shall not carry an external load unless it is carried in such a manner as to permit, in the event of an emergency arising, of such load being jettisoned without undue hazard to persons or property on the surface or to the helicopter.

Operation of certain rotary-winged aircraft

3.11 Except with the written permission of the Commissioner for Civil Aviation and subject to such conditions as he may impose, a rotary-winged aircraft which is intended, for purposes of flight, to be towed by a vehicle or vessel travelling on the surface or to be moored on the surface, shall not—

- (a) be flown higher than 150 feet above the surface on which the towing vehicle or vessel is travelling or to which such aircraft is moored;
- (b) be flown closer than five nautical miles from the aerodrome, reference point of an aerodrome; or
- (c) take off from, land on or be flown above any public road.

Parasailing and man-carrying kites

3.12 Except with the written permission of the Commissioner for Civil Aviation and subject to such conditions as he may impose, parasailing and the operation of man-carrying kites shall not—

- (a) take place higher than 150 feet above the surface;
- (b) take place closer than five nautical miles from the aerodrome reference point of an aerodrome; or
- (c) commence or be carried out above a public road.

Glider launching winches

3.13 On every winch used for the launching of gliders, a means shall be provided for the severing of the launching cable. Such means shall be subject to the approval of the

valskermspringers of persone of eiendom op die oppervlakte te verseker en mag hy verskillende voorwaardes ten opsigte van verskillende gebiede op lê en te eniger tyd 'n voorwaarde wat aldus opgelê is, wysig of intrek of verdere voorwaardes op lê.

(3) Behalwe in 'n noodgeval, mag geen persoon 'n valskermdaling vanuit 'n lugvaartuig onderneem nie en mag die gesagvoerder van sodanige lugvaartuig nie toelaat dat 'n valskermdaling vanuit daardie lugvaartuig onderneem word nie tensy so 'n daling binne 'n gebied wat ingevolge subregulasie (1) aangewys is, begin en voltooi word en onderneem word ooreenkomstig die voorwaardes wat ingevolge subregulasie (2) ten opsigte van die betrokke gebied opgelê is.

Kunsvlugte

3.9 (1) Kunsvlugte mag met geen lugvaartuig op so 'n manier uitgevoer word dat lugverkeer daardeur in gevaar gestel word nie.

(2) Behalwe met die individuele toestemming van die Kommissaris van Burgerlugvaart mag 'n kunsvlug nie met 'n lugvaartuig uitgevoer word nie—

- (a) naby lugverkeersdiensroetes;
- (b) binne vyf seemyl van 'n vliegveld, behalwe op 'n hoogte van minstens 4 000 voet bokant die grond;
- (c) tensy die maneuvre voltooi en die lugvaartuig op gelyke kiel gebring kan word op 'n hoogte van minstens 2 000 voet bokant die grond of water;
- (d) oor 'n digbevolkte gebied of openbare byeenkoms.

Helikoptervlugte

3.10 (1) 'n Helikopter mag nie op 'n plek neerstryk of daarvandaan opstyg nie tensy daardie plek so geleë is dat daardie helikopter by die ontstaan van 'n noodtoestand tydens sodanige neerstryking of opstyg in staat sal wees om sonder buitensporige gevaar vir persone of eiendom op die oppervlakte neer te stryk.

(2) 'n Helikopter mag nie 'n buitenvrag vervoer nie tensy dit op so 'n manier vervoer word dat dit moontlik sal wees om sodanige vrag by die ontstaan van 'n noodtoestand sonder buitensporige gevaar vir persone of eiendom op die oppervlakte of vir die helikopter te los.

Vlugte van sekere rotorvlerklugvaartuie

3.11 Behalwe met die skriftelike toestemming van die Kommissaris van Burgerlugvaart en behoudens dié voorwaardes wat hy mag op lê, mag 'n rotorvlerklugvaartuig wat, met die doel om te vlieg, gesleep word deur 'n voertuig of vaartuig wat op die oppervlakte beweeg of wat aan die oppervlakte vasgemeer word—

- (a) nie hoër as 150 voet bokant die oppervlakte waarop die slepende voertuig of vaartuig beweeg of waaraan so 'n lugvaartuig vasgemeer is, gevlieg word nie;
- (b) nie nader as vyf seemyl van die vliegvelduitgangspunt van 'n vliegveld gevlieg word nie; of
- (c) nie van 'n openbare pad opstyg of daarop neerstryk of bokant sodanige pad gevlieg word nie.

Valskermsweefvlugte en mensdraende vlieërs

3.12 Behalwe met die skriftelike toestemming van die Kommissaris van Burgerlugvaart en behoudens sodanige voorwaardes as wat hy mag op lê, mag valskermsweefvlugte en vlugte deur mensdraende vlieërs—

- (a) nie hoër as 150 voet bokant die oppervlakte plaasvind nie;
- (b) nie nader as vyf seemyl van die vliegvelduitgangspunt van 'n vliegveld plaasvind nie; of
- (c) nie bo 'n openbare pad begin of uitgevoer word nie.

Liere vir sweefstuiglansering

3.13 Elke lier wat vir die lansering van sweefstuig gebruik word, moet voorsien wees van 'n middel om die lanseerkabel af te sny. Dié middel is onderworpe aan die

Commissioner for Civil Aviation and shall be so positioned that it can be easily and readily operated by the winch operator.

Captive or free balloons

3.14 A captive or free balloon shall not be flown within the Republic except with the special permission in writing of the Commissioner for Civil Aviation and subject to any conditions that may be attached to such permission. The Commissioner for Civil Aviation may, on the granting of such permission or subsequently, direct that the provisions of these regulations or any of them shall not apply to the balloon in question and its personnel, or shall apply subject to such modifications as he thinks fit.

Airspace restrictions

3.15 Aircraft shall not be flown over the areas prescribed in Annexure A except in accordance with the conditions prescribed in that Annexure.

Proximity and formation flights

3.16 An aircraft shall not be operated in such proximity to other aircraft as to create a collision hazard nor shall aircraft be flown in formation except by prearrangement.

Right-of-way

3.17 (1) The aircraft that has the right-of-way shall maintain its heading and speed, but nothing in these rules shall relieve the pilot-in-command of an aircraft from the responsibility of taking such action as will best avert collision. An aircraft that is obliged by the following rules to keep out of the way of another shall avoid passing over or under the other, or crossing ahead of it, unless passing well clear.

(2) When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, each shall alter its heading to the right.

(3) When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

- (a) Power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, gliders and balloons;
- (b) airships shall give way to gliders and balloons;
- (c) gliders shall give way to balloons;
- (d) power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects.

(4) An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right, and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from this obligation until it is entirely past and clear.

An overtaking aircraft is an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plane of symmetry of the latter; i.e., is in such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the aircraft's wing-tip navigation lights.

(5) An aircraft in flight or operating on the ground or water, shall give way to other aircraft landing or on final approach to land.

(6) When two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome for the purpose of landing, aircraft at the higher level shall give way to aircraft at the lower level, but the latter shall not take advantage of

goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart en moet op so 'n plek geplaas word dat dit maklik en onmiddellik deur die lerbiedener in werking gestel kan word.

Vaste of vryballonne

3.14. Behalwe met die spesiale skriftelike toestemming van die Kommissaris van Burgerlugvaart en onderworpe aan die voorwaardes waarop hy die toestemming verleen, mag 'n vaste of vry ballon nie binne die Republiek opgelaat word nie. Die Kommissaris van Burgerlugvaart kan, wanneer hy die toestemming verleen of later, bepaal dat die bepalings van hierdie regulasies of die een of ander daarvan nie op die betrokke ballon en sy personeel van toepassing is nie, of van toepassing is onderworpe aan die wysigings wat hy goed ag.

Lugruimbepelings

3.15 Daar mag nie met lugvaartuie gevlieg word nie oor die gebiede in Aanhangel A voorgeskryf, behalwe ooreenkomstig die bepalings in daardie Aanhangel voorgeskryf.

Nabyheid en formasievlugte

3.16 'n Lugvaartuig mag nie so naby 'n ander lugvaartuig gebruik word dat die gevaar van botsing ontstaan nie en lugvaartuie mag nie sonder voorafgaande reëlings in formasie gevlieg word nie.

Vry baan

3.17 (1) Die lugvaartuig wat vry baan het, moet sy lugkoers en snelheid handhaaf, maar niks in hierdie reëls vervat, onthef die gesagvoerder van 'n lugvaartuig van die verantwoordelikheid om die doeltreffendste stappe te doen om 'n botsing te voorkom nie. 'n Lugvaartuig wat ingevolge onderstaande reëls verplig is om uit 'n andereen se pad te bly, moet nie oor of onder die ander een deur of voor hom verby vlieg nie, tensy hy ver weg van hom af vlieg.

(2) Wanneer twee lugvaartuie reguit of byna reguit op mekaar afstuur en daar gevaar van 'n botsing is, moet elkeen sy lugkoers na regs verander.

(3) Wanneer twee lugvaartuie op ongeveer dieselfde vlak konvergeer, moet die lugvaartuig met die ander een aan sy regterkant toegee, behalwe in onderstaande gevalle:

- (a) Lugvaartuie swaarder as lug, met motoraandrywing moet vir lugskepe, sweeftuie en ballonne uitwyk;
- (b) lugskepe moet vir sweeftuie en ballonne uitwyk;
- (c) sweeftuie moet vir ballonne uitwyk;
- (d) lugvaartuie met motoraandrywing moet vir ander lugvaartuie toegee as daar gesien word dat hulle ander lugvaartuie of voorwerpe sleep.

(4) 'n Lugvaartuig wat ingehaal word, het vry baan en die lugvaartuig wat van agter af nader, moet of hy nou styg, daal of horisontaal vlieg, vir die ander lugvaartuig toegee deur sy lugkoers na regs te verander, en geen latere verandering in die relatiewe posisies van die twee lugvaartuie onthef die inhalende lugvaartuig van hierdie verpligting totdat hy heeltemal weg en verby is nie.

'n Inhalende lugvaartuig is 'n lugvaartuig wat 'n ander een van agter af nader op 'n lyn wat 'n hoek van minder as 70 grade maak met die simmetrievlak van laasgenoemde; d.w.s. dat hy hom ten opsigte van die ander lugvaartuig in so 'n stand bevind dat hy snags nie die een of die ander van die lugvaartuig se vlerkpuntnavigasie-ligte kan sien nie.

(5) Lugvaartuie wat vlieg, of op die grond of water gebruik word, moet toegee vir ander lugvaartuie wat land of finaal nader om te land.

(6) Wanneer twee of meer lugvaartuie wat swaarder is as lug, 'n vliegveld nader om te land, moet die lugvaartuig wat hoër is, toegee vir die lugvaartuig wat laer is, maar laasgenoemde moet nie hiervan gebruik maak om voor 'n

this rule to cut in in front of another which is on final approach to land, or to overtake that aircraft. Nevertheless, power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to gliders.

(7) An aircraft about to take-off shall not attempt to do so until there is no apparent risk of collision with other aircraft.

(8) An aircraft that is aware that another is compelled to land shall give way to that aircraft.

Aircraft speed

3.18 (1) No person shall, outside a controlled airspace and between 1 000 feet above the surface and flight level 100, fly an aircraft at an indicated air speed of more than 250 knots.

(2) Unless otherwise authorised or required by air traffic control no person shall fly an aircraft within a control zone or an aerodrome traffic zone at an indicated air speed of more than—

(a) 160 knots in the case of a reciprocating-engine aircraft; or

(b) 200 knots in the case of a turbine-powered aircraft:

Provided that if the minimum safe indicated air speed for a particular flight is greater than the maximum indicated air speed prescribed in this subregulation, the aircraft may be flown at that minimum safe indicated air speed.

(3) No person shall fly an aircraft within an aerodrome traffic area at an indicated air speed of more than—

(a) 160 knots in the case of a reciprocating-engine aircraft; or

(b) 200 knots in the case of a turbine-powered aircraft:

Provided that if the minimum safe indicated air speed for a particular flight is greater than the maximum indicated air speed prescribed in this subregulation, the aircraft may be flown at that minimum safe indicated air speed.

Lights to be displayed by aircraft

3.19 At night all aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome shall display lights as prescribed in regulation 3.20. No other lights shall be displayed by such aircraft if they are likely to be mistaken for the lights as prescribed in regulation 3.20.

Lights to be displayed by aeroplanes

3.20 (1) For the purpose of this regulation—

(a) the longitudinal axis of the aeroplane means a selected axis parallel to the direction of flight at a normal cruising speed and passing through the centre of gravity of the aeroplane;

(b) the horizontal plane of the aeroplane means the plane containing the longitudinal axis and perpendicular to the plane of symmetry of the aeroplane;

(c) the vertical planes mean planes perpendicular to the horizontal plane defined in paragraph (b).

(2) Navigation lights to be displayed in accordance with regulation 3.19 are as follows:

(a) An unobstructed red light on the left wing-tip, projected above and below the horizontal plane through an angle from dead ahead to 110 degrees to left;

(b) an unobstructed green light of the right wing-tip, projected above and below the horizontal plane through an angle from dead ahead to 110 degrees right;

(c) an unobstructed white light on the tail, projected above and below the horizontal plane rearward through an angle of 140 degrees equally distributed on the left and right sides.

ander een wat finaal nader om te land, in te steek of hom in te haal nie. Lugvaartuie met motoraandrywing wat swaarder as lug is, moet nietemin vir sweeftuie uitwyk.

(7) 'n Lugvaartuig wat gereed is om op te styg moet nie probeer om dit te doen voordat daar geen skynbare gevaar van botsing met ander lugvaartuie bestaan nie.

(8) 'n Lugvaartuig wat daarvan bewus is dat 'n ander een genoodsaak word om te land, moet vir die ander een toegee.

Spoed van lugvaartuie

3.18 (1) Niemand mag met 'n lugvaartuig buite 'n leidingslugruim en tussen 1 000 voet bo die oppervlakte en vlugvlak 100, teen 'n aangewese lugspoed van meer as 250 knope vlieg nie.

(2) Tensy anders gemagtig of aangesê deur lugverkeersleiding mag niemand met 'n lugvaartuig binne 'n leiding-sone of 'n vliegveldverkeersone teen 'n aangewese lugspoed van meer as—

(a) 160 knope in die geval van 'n suiermotorlugvaartuig; en

(b) 200 knope in die geval van 'n turbine-aangedrewe lugvaartuig vlieg nie:

Met dien verstande dat, indien die minimum veilige aangewese lugspoed vir 'n besondere vlug hoër is as die maksimum aangewese lugspoed wat in hierdie subregulasie voorgeskryf is, daar met die lugvaartuig teen daardie minimum veilige aangewese lugspoed gevlieg mag word.

(3) Niemand mag met 'n lugvaartuig binne 'n vliegveldverkeersgebied teen 'n aangewese lugspoed van meer as—

(a) 160 knope in die geval van 'n suiermotorlugvaartuig; en

(b) 200 knope in die geval van 'n turbine-aangedrewe lugvaartuig vlieg nie;

Met dien verstande dat, indien die minimum veilige aangewese lugspoed vir 'n besondere vlug hoër is as die maksimum aangewese lugspoed wat in hierdie subregulasie voorgeskryf is, daar met die lugvaartuig teen daardie minimum veilige aangewese lugspoed gevlieg mag word.

Ligte wat deur lugvaartuie vertoon moet word

3.19 In die nag moet alle lugvaartuie in vlug of wat op die maneuvreergebied van 'n vliegveld beweeg, die ligte vertoon wat in regulasie 3.20 voorgeskryf word. Geen ander ligte wat moontlik verwar kan word met die ligte wat in regulasie 3.20 voorgeskryf is, mag deur sodanige lugvaartuie vertoon word nie.

Ligte wat deur vliegtuie vertoon moet word

3.20 (1) Vir die toepassing van hierdie regulasie is—

(a) die lengte-as van die vliegtuig, 'n gekose as, ewewydig met die rigting van vlug teen 'n normale kruis-spoed en wat deur die swaartepunt van die vliegtuig gaan;

(b) die horisontale vlak van die vliegtuig, die vlak wat die lengte-as bevat en wat loodreg op die simmetrievlak van die vliegtuig is;

(c) die vertikale vlakke, vlakke wat loodreg is op die horisontale vlak soos in paragraaf (b) omskryf.

(2) Navigasieligte wat ingevolge regulasie 3.19 vertoon moet word, is soos volg:

(a) 'n Rooi lig wat ongehinderd gesien kan word, op die linkervlerkpunt wat bo en onder die horisontale vlak deur 'n hoek vanaf reg van voor tot 110 grade na links skyn;

(b) 'n groen lig wat ongehinderd gesien kan word, op die regtervlerkpunt wat bo en onder die horisontale vlak deur 'n hoek van reg van voor tot 110 grade na regs skyn;

(c) 'n wit lig wat ongehinderd gesien kan word, op die stert wat bo en onder die horisontale vlak na agter, deur 'n hoek van 140 grade, eweredig verdeel, na die linker- en regterkante skyn.

(3) The lights prescribed in subregulation (2) may be displayed either as steady lights or as flashing lights.

(4) When the lights prescribed in subregulation (2) are displayed as flashing lights either one or both of the following additional lights may be displayed:

(a) A flashing red rear light which alternates with the flashing white rear light;

(b) a flashing white light visible in all directions which alternates with the signal emitted by the lights prescribed in subregulation (2) (a), (b) and (c).

(5) When the lights prescribed in subregulation (2) are displayed as steady lights, an additional flashing red light or lights visible as far as is practicable in all directions within 30 degrees above and 30 degrees below the horizontal plane of the aeroplane may be displayed.

(6) The minimum intensities of the lights specified in subregulation (2) shall be as follows:

Light	Intensity in candles
Port red light.....	5
Starboard green light.....	5
Rear light.....	3

(7) In addition wing-tip clearance lights comprising steady lights of the colours prescribed for the navigation lights in subregulation (2) (a) and (b) may be provided if there are no navigation lights within 1,8 m of the wing-tips.

Taxi rules

3.21 (1) Aircraft which are landing or taking off shall be given free way by other aircraft and by vehicles.

(2) An aircraft, after landing, shall move clear of the runway in use as soon as it is possible to do so.

(3) A vehicle which is towing an aircraft shall be given free way by other vehicles and by aircraft which are not landing or taking off.

(4) An aircraft shall be given free way by a vehicle which is not towing an aircraft.

(5) An aircraft or vehicle which is obliged by the provisions of this regulation to give free way to another shall, if necessary in the circumstances in order to do so, reduce its speed or stop.

(6) If danger of collision exists between an aircraft, or vehicle and another aircraft, or vehicle, such of the following procedures as may be appropriate in the circumstances shall be applied:

(a) When the two are approaching head-on or nearly head-on, each shall turn to the right;

(b) when one is overtaking the other, the one which is overtaking shall keep out of the way of the other by turning to the right and no subsequent change in the relative positions of the two shall absolve the one which is overtaking from this obligation until it is finally past and clear of the other;

(c) subject to the provisions of subregulation (2) when the two are converging the one which has the other on its right shall give way to the other and shall avoid crossing ahead of the other unless passing well clear of it.

(7) A vehicle moving along a runway or taxiway shall as far as practicable keep to the right side of the runway or taxiway.

(8) When an aircraft is being towed, the person in charge of the towing vehicle shall be responsible for compliance with the provisions of this regulation.

(9) Nothing in this regulation shall relieve the pilot-in-command of an aircraft or the person in charge of a vehicle from the responsibility for taking such action as will best aid to avert collision.

(3) Die ligte in subregulasie (2) voorgeskryf, kan of as ononderbroke of as flikkerligte vertoon word.

(4) Wanneer die ligte in subregulasie (2) voorgeskryf, as flikkerligte vertoon word, kan een van of albei die volgende bykomende ligte vertoon word:

(a) 'n Flikkerende rooi agterlig wat met die flikkerende wit agterlig afwissel;

(b) 'n flikkerende wit lig, sigbaar in alle rigtings, wat afwissel met die sein wat uitgestraal word deur die ligte in subregulasie (2) (a), (b) en (c) voorgeskryf.

(5) Wanneer die ligte in subregulasie (2) voorgeskryf, as ononderbroke ligte vertoon word, kan 'n bykomende rooi flikkerlig of -ligte vertoon word wat sover doenlik, in alle rigtings binne 30 grade bo en 30 grade onder die horisontale vlak van die vliegtuig sigbaar is.

(6) Die minimum intensiteite van die ligte in subregulasie (2) omskryf, is soos volg:

Lig	Intensiteit in kerskrag
Rooi lig aan die linkerkant.....	5
Groen lig aan die regterkant.....	5
Agterlig.....	3

(7) Daarbenewens kan vlerkpuntvryafstandligte, bestaande uit ononderbroke ligte van die kleure vir die navigasieligte in subregulasie (2) (a) en (b) voorgeskryf, aangebring word indien daar geen navigasieligte binne 1,8 m vanaf die vlerkpunt is nie.

Ryreëls

3.21 (1) Aan lugvaartuie wat land of opstyg moet vry baan gegee word deur ander lugvaartuie en deur voertuie.

(2) Na landing moet 'n lugvaartuig so gou doenlik van die aanloopbaan in gebruik afgaan.

(3) Voertuie en lugvaartuie wat nie land of opstyg nie, moet aan 'n voertuig wat 'n lugvaartuig sleep, vry baan gee.

(4) 'n Voertuig wat nie 'n lugvaartuig sleep nie, moet aan 'n lugvaartuig vry baan gee.

(5) 'n Lugvaartuig of voertuig wat ingevolge die bepalings van hierdie regulasie vry baan aan ander moet gee, moet, indien nodig sy snelheid verminder of stilhou om dit te doen.

(6) As gevaar van 'n botsing tussen 'n lugvaartuig of voertuig en 'n ander lugvaartuig, of voertuig bestaan, moet onderstaande stappe wat onder die omstandighede toepaslik is, gedoen word:

(a) Wanneer die twee reguit of byna reguit op mekaar afstuur, moet elkeen na regs draai;

(b) wanneer die een die ander een inhaal, moet die een wat van agter af nader, uit die ander een se pad bly deur na regs te draai, en geen latere verandering in die relatiewe posisies van die twee, onthef die een wat verbygaan van hierdie verpligting nie, totdat hy heeltemal verby en weg van die ander een af is;

(c) wanneer die twee konvergeer moet die een wat die ander een aan sy regterkant het, behoudens die bepalings van subregulasie (2), vir die ander een toegee en moet hy nie voor die ander een verbygaan nie, tensy hy ver weg van hom af is.

(7) 'n Voertuig wat op 'n aanloopbaan of 'n rybaan ry, moet sover doenlik aan die regterkant van die aanloopbaan of rybaan bly.

(8) Wanneer 'n lugvaartuig gesleep word, is die persoon wat vir die sleepvoertuig verantwoordelik is, vir die nakoming van die bepalings van hierdie regulasie verantwoordelik.

(9) Niks in hierdie regulasie vervat, onthef die gesagvoerder van 'n lugvaartuig of die persoon wat verantwoordelik is vir 'n voertuig van die verantwoordelikheid om die stappe te doen wat die doeltreffendste sal wees om 'n botsing te voorkom nie.

Simulated instrument flights

3.22 An aircraft shall not be flown under simulated instrument flight conditions unless—

(a) fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and

(b) a qualified pilot occupies a control seat to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer in communication with the safety pilot shall occupy a position in the aircraft from which his field of vision adequately supplements that of the safety pilot.

Operation on and in the vicinity of an aerodrome

3.23 (1) The pilot-in-command of an aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall be responsible for compliance with the following rules:

(a) Observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision.

(b) Conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation.

(c) Make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise instructed by air traffic control or unless a right hand circuit is in force.

(d) Land and take-off, in so far as practicable, into the wind unless otherwise instructed by air traffic control.

(e) Fly across an aerodrome or its environs at a height of not less than 2 000 feet above the level of that aerodrome. If circumstances require him to fly at a height of less than 2 000 feet above the level of such aerodrome he shall conform with the traffic pattern at the aerodrome.

(2) If an aerodrome control tower is in operation, the pilot-in-command shall also, whilst the aircraft is within the aerodrome traffic zone, maintain a continuous radio watch on the frequency of the aerodrome control tower responsible for providing aerodrome control service at the aerodrome, establish two-way radio communication as necessary for aerodrome control purposes and obtain such clearances for his movements as may be necessary for the protection of aerodrome traffic or, if this is not possible keep a watch for and comply with such clearances and instructions as may be issued by visual means.

(3) If an aerodrome flight information service unit is in operation, the pilot-in-command shall also, whilst the aircraft is within the aerodrome traffic area maintain a continuous radio watch on the frequency of the aerodrome flight information service unit responsible for providing aerodrome flight information service at the aerodrome, establish two-way radio communication as necessary for aerodrome flight information service purposes and obtain information in respect of the surface wind, runway in use and altimeter setting and in respect of aerodrome traffic on the manoeuvring area and in the aerodrome traffic area or, if this is not possible keep a watch for visual signals which may be displayed or may be issued by the aerodrome flight information service unit.

(4) An aircraft which is unable to communicate by radio shall, before landing at an aerodrome, make a circuit of the aerodrome for the purpose of observing the traffic and reading such ground markings and signals as may be displayed thereon, unless it has the consent of the appropriate air traffic services unit to do otherwise.

Water operations

3.24 (1) In areas in which the International Regulations for Preventing Collisions at Sea are in force, aircraft operated on the water shall comply with such regulations.

Nagebootste instrumentvlugte

3.22 Daar mag nie onder nagebootste instrumentvliegtoestande met 'n lugvaartuig gevlieg word nie tensy—

(a) ten volle werkende dubbelstuur in die lugvaartuig geïnstalleer is; en

(b) 'n gekwalifiseerde vlieënier 'n stuurstoel beman om as veiligheidsvlieënier op te tree vir die persoon wat onder nagebootste instrumentvliegtoestande vlieg. Die veiligheidsvlieënier moet voor en aan weerskante van die lugvaartuig voldoende uitsig hê, of 'n bevoegde waarnemer wat met die veiligheidsvlieënier in verbinding is, moet 'n plek in die lugvaartuig inneem van waar sy sigveld dié van die veiligheidsvlieënier voldoende aanvul.

Vlieg op of naby 'n vliegveld

3.23 (1) Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat op of naby 'n vliegveld vlieg, is vir die nakoming van die volgende reëls verantwoordelik:

(a) Ander vliegveldverkeer moet waargeneem word ten einde botsings te voorkom.

(b) Skik u na die patroon van die verkeer wat deur ander lugvaartuie in gebruik gevorm word, of vermy dit.

(c) Draai altyd na links wanneer u nader om te land en nadat u opgestyg het, tensy u anders gelas word deur die lugverkeersleiding of tensy regse kringvlugte in werking is.

(d) Vir sover doenlik, moet u teen die wind op land en opstyg, tensy anders deur die lugverkeersleiding gelas.

(e) Vlieg oor 'n vliegveld of sy omgewing op 'n hoogte van minstens 2 000 voet bokant die vliegveld. As die omstandighede vereis dat daar op 'n hoogte van minder as 2 000 voet bokant die vliegveld gevlieg moet word, moet die verkeerspatroon by die vliegveld gevolg word.

(2) As 'n vliegveldverkeersleiding in werking is, moet die gesagvoerder ook, terwyl die lugvaartuig binne die vliegveldverkeersone is, 'n deurlopende radiowag handhaaf op die frekwensie van die vliegveldverkeersleiding wat verantwoordelik is vir die verskaffing van vliegveldleidingsdiens by die vliegveld, tweerigting-radiokommunikasie soos nodig vir vliegveldleidingsdoeleindes bewerkstellig en sodanige klarings vir sy bewegings verkry as wat nodig is vir die beskerming van vliegveldverkeer of indien dit nie moontlik is nie op die uitkyk bly na en voldoen aan klarings en instruksies wat deur optiese middels uitgereik mag word.

(3) As 'n vliegveldvuginligtingsdienseenheid in werking is, moet die gesagvoerder ook, terwyl die lugvaartuig binne die vliegveldverkeersgebied is, 'n deurlopende radiowag handhaaf op die frekwensie van die vliegveldvuginligtingsdienseenheid wat verantwoordelik is vir die verskaffing van vliegveldvuginligtingsdiens by die vliegveld, tweerigting-radiokommunikasie soos nodig vir vliegveldvuginligtingsdoeleindes bewerkstellig en inligting verkry ten opsigte van oppervlakwind, aanloopbaan in gebruik en altimeterinstelling en ten opsigte van vliegveldverkeer op die maneuvreergebied en in die vliegveldverkeersgebied of indien dit nie moontlik is nie op die uitkyk bly na optiese seine wat vertoon mag word of wat deur die vliegveldvuginligtingsdienseenheid uitgereik mag word.

(4) Voordat 'n lugvaartuig wat nie radioverbinding kan bewerkstellig nie, by 'n vliegveld land, moet hy 'n kringvlug om die vliegveld uitvoer om die verkeer waar te neem en die grondmerke en seine wat daarop voorkom te lees, tensy hy die toestemming van die toepaslike lugverkeersdienseenheid het om iets anders te doen.

Bewegings op water

3.24 (1) In gebiede waar die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See geldig is, moet lugvaartuie wat op die water gemanoevreer word, aan dié regulasies voldoen.

(2) Aircraft in flight near the surface of the water shall, in so far as possible, keep clear of all vessels and avoid impeding their navigation.

Lights to be displayed by aircraft on the water

3.25 At night all aircraft on the water shall display lights as prescribed in regulation 3.26 unless within an especially exempted area. No other lights shall be displayed by such aircraft if they are likely to be mistaken for the lights prescribed in regulation 3.26.

Lights to be displayed by aeroplanes on the water

3.26 (1) For the purposes of this regulation—

(a) an aeroplane on the surface of the water is "under way" when it is not aground or moored to the ground or to any fixed objects on the land or in the water;

(b) an aeroplane on the surface of the water is "under command" when it is able to execute manoeuvres as required by these regulations or by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

(c) an aeroplane on the surface of the water is "making way" when it is under way and has a velocity relative to the water;

(d) the word "visible" when applied to the lights in this regulation means visible on a dark night with a clear atmosphere.

(2) Lights to be displayed in accordance with regulation 3.24 are as follows:

(a) *When under way.*—The lights prescribed in regulation 3.19 appearing as steady lights and in addition a steady white light installed to the front and visible forward throughout a dihedral angle of 220 degrees bisected by a vertical plane through the longitudinal axis of the aeroplane and visible at a distance of at least three nautical miles except that—

(i) when towing another aircraft or vessel, in addition a steady white light of the same construction and character as the additional steady white light already mentioned visible in a vertical line at least 2 m above or below such light;

(ii) when being towed, only the steady lights prescribed in regulation 3.19;

(iii) when not under command, two steady red lights placed where they can best be seen, one vertically over the other and not less than 1 m apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least two nautical miles and when not making way, no red and green lights as prescribed in regulation 3.19.

(b) The display of lights prescribed in paragraph (a) is to be taken by other aircraft as signals that the aeroplane showing them is not under command and cannot therefore get out of the way. They are not signals of aeroplanes in distress and requiring assistance.

(3) *When at anchor.*—(a) If less than 50 m in length, where it can best be seen, a steady white light, visible all around the horizon at a distance of at least two nautical miles.

(b) If 50 m or more in length, where they can best be seen, a steady white forward light and a steady white rear light, both visible all around the horizon at a distance of at least three nautical miles.

(c) If 50 m or more in span a steady white light on each side to indicate the maximum span and visible, so far as practicable, all around the horizon at a distance of at least one nautical mile.

(2) Lugvaartuie wat naby die oppervlakte van die water vlieg, moet sover moontlik uit die pad van alle vaartuie bly en nie hulle navigasie belemmer nie.

Ligte wat deur lugvaartuie op die water vertoon moet word

3.25 In die nag moet alle lugvaartuie op die water die ligte vertoon wat in regulasie 3.26 voorgeskryf word tensy hulle binne 'n spesiale vrygestelde gebied verkeer. Geen ander ligte wat moontlik verwar kan word met die ligte wat in regulasie 3.26 voorgeskryf is, mag deur sodanige lugvaartuie vertoon word nie.

Ligte wat deur vliegtuie op die water vertoon moet word

3.26 (1) Vir die toepassing van hierdie regulasie—

(a) is 'n vliegtuig op die oppervlak van die water "onderweg" wanneer dit nie op die grond is nie, of aan die grond of aan enige vaste voorwerp op land of in die water vasgemeer is nie;

(b) is 'n vliegtuig op die oppervlak van die water "onder bevel" wanneer dit in staat is om maneuvres uit te voer, soos vereis by hierdie regulasies of by die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See;

(c) is 'n vliegtuig op die oppervlak van die water "vaartlopend" wanneer dit onderweg is en snelheid relatief tot die water het;

(d) beteken die woord "sigbaar", wanneer op ligte in hierdie regulasie toegepas, sigbaar in 'n donker nag met 'n skoon atmosfeer.

(2) Ligte wat ingevolge regulasie 3.24 vertoon moet word is soos volg:

(a) *Wanneer onderweg.*—Die ligte voorgeskryf in regulasie 3.19 wat vertoon word as ononderbroke ligte en daarbenewens 'n ononderbroke wit lig op die voorkant geïnstalleer en sigbaar voorwaarts deur 'n tweevlakshoek van 220 grade gehalveer deur 'n vertikale vlak deur die lengte-as van die vliegtuig en sigbaar op 'n afstand van minstens drie seemyl, behalwe dat—

(i) wanneer 'n ander lugvaartuig of vaartuig gesleep word, daarbenewens 'n ononderbroke wit lig van dieselfde konstruksie en eienskappe as die bykomende ononderbroke wit lig waarvan reeds melding gemaak is en sigbaar op 'n vertikale lyn, minstens 2 m bo of onder sodanige lig;

(ii) wanneer die vliegtuig gesleep word, slegs die ononderbroke ligte in regulasie 3.19 voorgeskryf;

(iii) wanneer nie onder bevel nie, twee ononderbroke rooi ligte aangebring waar hulle die beste gesien kan word, een vertikaal bokant die ander en minstens 1 m van mekaar af en met sodanige eienskap dat hulle in alle rigtings in die omtrek sigbaar is op 'n afstand van minstens twee seemyl, en wanneer nie vaartlopend nie, geen rooi en groen ligte soos in regulasie 3.19 voorgeskryf nie.

(b) Die vertoon van ligte in paragraaf (a) voorgeskryf, moet deur ander lugvaartuie aanvaar word as seine dat die vliegtuig wat hulle vertoon nie onder bevel is nie en derhalwe nie uit die pad kan beweeg nie. Hulle is nie seine van vliegtuie in nood of wat hulp nodig het nie.

(3) *Wanneer voor anker.*—(a) Indien minder as 50 m lank, waar dit die beste gesien kan word, 'n ononderbroke wit lig, sigbaar vanuit alle rigtings in die omtrek op 'n afstand van minstens twee seemyl.

(b) Indien 50 m lank of langer, waar hulle die beste gesien kan word, 'n ononderbroke wit lig voor en 'n ononderbroke wit lig agter, albei sigbaar vanuit alle rigtings in die omtrek op 'n afstand van minstens drie seemyl.

(c) Indien die span 50 m of meer is, 'n ononderbroke wit lig op elke kant om die maksimum span aan te dui en sigbaar, sover moontlik, vanuit alle rigtings in die omtrek op 'n afstand van minstens een seemyl.

(4) *When aground.*—The lights prescribed in regulation 3.25 (3) and, in addition, two steady red lights in vertical line, at least 1 m apart so placed as to be visible all around the horizon.

Flight plans

3.27 (1) A flight plan shall be submitted to the nearest convenient air traffic services unit. Such a unit shall be responsible for transmitting the flight plan to all air traffic services units concerned with the flight.

(2) A flight plan shall be submitted in respect of—

(a) an IFR or a night or a controlled VFR flight to be conducted in controlled or advisory airspace: Provided that this requirement shall not apply in respect of a local flight, a flight crossing an airway or an advisory route at right angles or a flight entering a control zone or aerodrome traffic zone from outside controlled or advisory airspace or a flight leaving a control zone or aerodrome traffic zone which is otherwise conducted outside controlled or advisory airspace;

(b) a flight to be conducted on or within 10 nautical miles of a flight information service route by night or in circumstances where compliance with IFR is mandatory: Provided that this requirement shall not apply in respect of a flight crossing a flight information service route at right angles;

(c) an international flight;

(d) all flights in the public transport or public transport of cargo operation categories;

(e) a flight for which alerting action is required; and

(f) a cross-country training flight by a student pilot undergoing training for a private pilot's licence when departing from an aerodrome where an air traffic services unit is in operation.

(3) An air traffic control unit may instruct a flight for which a flight plan is prescribed in terms of subregulation (2) and for which a flight plan had not been submitted, to clear or to remain clear of a controlled airspace until such time as the required flight plan has been submitted.

(4) Unless otherwise authorised by the responsible air traffic services unit, a flight plan for a flight to be conducted in controlled or advisory airspace shall be submitted at least 30 minutes before departure, or, if submitted during flight while outside of controlled or advisory airspace for a flight to be conducted in such airspace, it shall be submitted to the responsible air traffic services unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach the intended point of entry into the controlled or advisory airspace.

(5) A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the responsible air traffic services unit:

Aircraft identification.

Flight rules.

Flight status.

Number and type(s) of aircraft.

Communications equipment.

Navigation and approach aids.

Secondary surveillance radar.

Aerodrome of departure or time over the first point of the route to which the flight plan relates.

Estimated times at flight information region boundaries.

Cruising speed(s).

Cruising level(s).

Route to be followed.

Aerodrome of intended landing and estimated time of arrival.

Alternate aerodrome(s).

(4) *Wanneer op die grond.*—Die ligte in subregulasie 3.25 (3) voorgeskryf en, daarbenewens, twee ononderbroke rooi ligte in vertikale lyn, minstens 1 m van mekaar af en só aangebring dat hulle sigbaar is vanuit alle rigtings in die omtrek.

Vlugplanne

3.27 (1) 'n Vlugplan moet by die naaste gerieflike lugverkeersdiensseenheid ingedien word. So 'n eenheid is verantwoordelik vir die versending van die vlugplan na alle lugverkeersdiensseenhede wat by die vlug betrokke is.

(2) 'n Vlugplan moet ingedien word ten opsigte van—

(a) 'n IFR- of 'n nag- of 'n geleide VFR-vlug wat in leidings- of advieslugruim uitgevoer moet word: Met dien verstande dat hierdie vereiste nie van toepassing is nie ten opsigte van 'n plaaslike vlug, 'n vlug wat 'n lugweg of adviesroete reghoekig kruis, of 'n vlug wat 'n leidingsone of vliegveldverkeersone van buite leidings- of advieslugruim binnekom of 'n vlug wat 'n leidingsone of vliegveldverkeersone verlaat wat andersins buite leidings- of advieslugruim uitgevoer word;

(b) 'n vlug wat op of binne 10 seemyl van 'n vluginligtingsdiensroete in die nag of in omstandighede waar nakoming van IFR verpligtend is, uitgevoer moet word: Met dien verstande dat hierdie vereiste nie van toepassing is nie ten opsigte van 'n vlug wat 'n vluginligtingsdiensroete reghoekig kruis;

(c) 'n internasionale vlug;

(d) alle vlugte in die kategorieë openbare vervoerdiens of openbare vragvervoerdiens;

(e) 'n vlug waarvoor waakdiens nodig is; en

(f) 'n oorlandse opleidingsvlug deur 'n leerling-vlieënier wat opleiding ontvang vir 'n privaattvlieëniers-lisensie, wanneer hy vertrek van 'n vliegveld waar 'n lugverkeersdiensseenheid in werking is.

(3) 'n Lugverkeersleidingseenheid kan 'n vlug waarvoor 'n vlugplan ingevolge subregulasie (2) voorgeskryf is en waarvoor 'n vlugplan nie ingedien is nie, aansê om 'n leidingslugruim te ontruim of daarvan af weg te bly, totdat die voorgeskrewe vlugplan ingedien is.

(4) Tensy deur die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid anders gemagtig, moet 'n vlugplan vir 'n vlug wat in leidings- of advieslugruim uitgevoer moet word minstens 30 minute voor vertrek ingedien word of, indien dit gedurende 'n vlug buite leidings- of adviesgebied ingedien word vir 'n vlug wat in sodanige lugruim uitgevoer moet word, moet dit by die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid ingedien word minstens 10 minute voordat die lugvaartuig na berekening die voorgenome plek sal bereik waar hy die leidings- of advieslugruim sal binnegaan.

(5) 'n Vlugplan moet inligting bevat betreffende sodanige van die volgende items as wat deur die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid toepaslik geag word:

Lugvaartuigidentifikasie.

Vliegreëls.

Vliegstatus.

Getal en tipe(s) lugvaartuig(e).

Kommunikasie-uitrusting.

Navigasie- en naderingshulpmiddels.

Sekondêre waakradar.

Vertrekvliegveld of tyd oor die eerste punt van die roete waarop die vlugplan van toepassing is.

Berekende tyd by vluginligtingstreekgrense.

Kruisspoed(e).

Kruisvlak(ke).

Roete wat gevolg gaan word.

Vliegveld van voorgenome landing en berekende tyd van aankoms.

Uitwykvliegveld(e).

Fuel endurance.
Total number of persons on board.
Emergency and survival equipment.
Other pertinent information.

(6) The pilot-in-command of an aircraft shall ensure that all changes which become applicable to a flight plan before departure or in flight are reported, as soon as practicable, to the responsible air traffic services unit.

(7) Where an air traffic services unit is not in operation at the aerodrome of arrival an arrival report shall be submitted to the nearest convenient air traffic services unit, by the quickest means of communication available, immediately before or after landing in respect of a flight for which alerting service was provided.

(8) Except as prescribed in subregulation (9), the pilot-in-command shall ensure that the aircraft adheres to the current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and accepted by the air traffic control unit responsible for the controlled airspace in which the aircraft is operating, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action in which event, the responsible air traffic control unit shall, as soon as circumstances permit, be notified of the action taken and that this action was taken under emergency authority.

(9) In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

(a) If the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable;

(b) if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary from that given in the flight plan, by plus or minus five per cent of the true airspeed, the responsible air traffic services unit shall be so informed;

(c) if the estimated time at the next applicable reporting point, flight information region boundary or aerodrome of intended landing, whichever comes first, is found to be in error in excess of five minutes from that notified to air traffic services, a revised estimated time shall be notified to the responsible air traffic services unit as soon as possible.

Information required if a flight plan was not submitted

3.28 (1) Before taking-off from an aerodrome where an air traffic services unit is in operation, the pilot-in-command of an aircraft on a flight for which a flight plan was not submitted, shall ensure that the responsible air traffic services unit is advised of such details of the flight as it requires for air traffic services and statistical purposes.

(2) Before entering the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic area of an aerodrome where an air traffic services unit is in operation the pilot-in-command of an aircraft on a flight for which a flight plan was not submitted, shall ensure that the responsible air traffic services unit is advised of such details of the flight as it requires for air traffic services and statistical purposes.

Reporting position

3.29 The pilot-in-command of an aircraft—

- (a) flying in controlled airspace;
- (b) flying in advisory airspace;
- (c) flying on or within 10 nautical miles of a flight information service route at night or in circumstances where compliance with IFR is mandatory; or
- (d) on a flight for which alerting service is being provided;

Brandstofduur.

Totale aantal persone aan boord.
Nood- en oorlewingsuitrusting.
Ander tersaaklike inligting.

(6) Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig moet verseker dat alle veranderinge wat voor vertrek of in vlug op die vlugplan van toepassing word so gou doenlik by die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid aangemeld word.

(7) Waar 'n lugverkeersdiensseenheid nie by die vliegveld van aankoms in werking is nie moet 'n aankomsverslag met die vinnigste beskikbare kommunikasiemiddel onmiddellik voor of na landing ten opsigte van 'n vlug waarvoor waakdiens voorsien is, aan die naaste gerieflike lugverkeersdiensseenheid gestuur word.

(8) Behalwe soos in subregulasie (9) voorgeskryf, moet die gesagvoerder van die lugvaartuig verseker dat die geldende vlugplan wat vir 'n geleide vlug ingedien is, nagekom word, tensy 'n versoek om 'n verandering gemaak en aanvaar is deur die lugverkeersleidingseenheid verantwoordelik vir die leidingslugruim waarin die lugvaartuig bedryf word, of tensy 'n noodtoestand ontstaan wat onmiddellike optrede noodsaak, in welke geval die verantwoordelike lugverkeersleidingseenheid so gou as omstandighede dit toelaat in kennis gestel moet word van die optrede en dat dit onder noodmagtiging geskied het.

(9) In gevalle waar 'n geleide vlug onopsetlik van die geldende vlugplan afwyk, moet daar soos volg opgetree word:

(a) Indien die lugvaartuig van grondkoers af is, moet stappe dadelik gedoen word om die lugkoers van die lugvaartuig te verander om so gou as moontlik op die grondkoers terug te kom;

(b) indien die gemiddelde ware lugspoed op kruisvlak tussen meldingspunte met plus of minus vyf persent afwyk of na verwagting sal afwyk van dié wat in die vlugplan aangedui is, moet die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid daarvan in kennis gestel word;

(c) indien gevind word dat die berekende tyd by die volgende toepaslike meldingspunt, vuginligtingstrekgrens of vliegveld van voorgenome landing, wat ook al eerste kom, met meer as vyf minute verskil van dié wat aan die lugverkeersdiens meegedeel is, moet 'n hersiene berekende tyd so gou as moontlik aan die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid verstrekk word.

Inligting wat vereis word indien 'n vlugplan nie ingedien is nie

3.28 (1) Voordat daar opgestyg word vanaf 'n vliegveld waar 'n lugverkeersdiensseenheid in werking is, moet die gesagvoerder van 'n lugvaartuig op 'n vlug waarvoor 'n vlugplan nie ingedien is nie verseker dat die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid van sodanige besonderhede van die vlug voorsien word soos dit vir lugverkeersdiens- en statistiese doeleindes vereis.

(2) Voordat die vliegveldverkeersone of vliegveldverkeersgebied van 'n vliegveld binnegegaan word waar 'n lugverkeersdiensseenheid in werking is, moet die gesagvoerder van 'n lugvaartuig op 'n vlug waarvoor 'n vlugplan nie ingedien is nie, verseker dat die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid voorsien is van sodanige besonderhede van die vlug soos dit vir lugverkeersdiens- en statistiese doeleindes vereis.

Posisiemelding

3.29 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig—

- (a) wat in leidingslugruim vlieg;
- (b) wat in advieslugruim vlieg;
- (c) wat op of binne 10 seemyl van 'n vuginligtingsdiensroete vlieg in die nag of in omstandighede waar nakoming van IFR verpligtend is; of
- (d) op 'n vlug waarvoor waakdiens verskaf word;

shall ensure that reports are made to the responsible air traffic services unit, as soon as possible, of the time and level of passing each compulsory reporting point or reporting line, together with any other required information. He shall further ensure that position reports are similarly made in relation to additional reporting points or reporting lines when requested by the responsible air traffic services unit and that in the absence of designated reporting points or reporting lines, position reports are made at the intervals specified by the responsible air traffic services unit.

Mandatory radio communication in controlled airspace

3.30 The pilot-in-command of an aircraft to be operated in a controlled airspace shall ensure that, before the aircraft enters such airspace, two-way radio contact is established with the responsible air traffic control unit on the designated radio frequency, and shall ensure while the aircraft is within the controlled airspace and until it departs therefrom that continuous radio watch is maintained and that such further two-way radio communication as that unit may require is established: Provided that—

(a) an air traffic services unit may permit an aircraft not capable of maintaining continuous two-way radio communication to fly in the control area, terminal control area, control zone or aerodrome traffic zone for which it is responsible if traffic conditions permit, in which case the flight shall be subject to such conditions as that unit deems necessary to ensure the safety of other air traffic;

(b) an air traffic services unit may, subject to the permission of the Commissioner for Civil Aviation and subject to such conditions as it deems necessary to ensure the safety of other air traffic, permit gliders not capable of maintaining continuous two-way radio communication with it to glide in and across the controlled and advisory airspace for which it is responsible;

(c) in the case of radio failure, a flight for which a flight plan was submitted, may be continued if the communication failure procedures are complied with.

Mandatory radio communication in advisory airspace and on or along flight information service routes

3.31 The pilot-in-command of an aircraft to be operated on or within 10 nautical miles of a flight information service route by night or in circumstances where compliance with IFR is mandatory or of an aircraft to be operated in advisory airspace shall ensure that before the aircraft joins or approaches such route or enters such airspace that—

(a) two-way radio communication with the responsible air traffic services unit is established on the designated radio frequency; or

(b) if this is not possible, two-way radio communication is established with an air traffic services unit which is capable of relaying messages to and from the responsible air traffic services unit; or

(c) if this is not possible, broadcasts are made on the designated radio frequency giving information on the aircraft's intention to fly on or within 10 nautical miles of the route or to enter the airspace;

and shall ensure that while the aircraft is on or within 10 nautical miles of a flight information service route by night or in circumstances where compliance with IFR is

moet verseker dat die tyd en vlak waarop elke verpligte meldingspunt of meldingslyn verbygegaan word so gou as moontlik by die verantwoordelike lugverkeersdienseenheid aangemeld word, tesame met enige ander vereiste inligting. Hy moet verder verseker dat meldingsberigte insgelyks met betrekking tot bykomende meldingspunte of meldingslyne gedoen word wanneer dit deur die verantwoordelike lugverkeersdienseenheid aangevra word en dat, waar daar nie meldingspunte of meldingslyne aangewys is nie, meldingsberigte met tussenpose soos deur die verantwoordelike lugverkeersdienseenheid gespesifiseer, gedoen word.

Verpligte radiokommunikasie in leidingslugruime

3.30 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat binne 'n leidingslugruim bedryf staan te word, moet verseker dat tweerigting-radioverbinding met die verantwoordelike lugverkeersleidingseenheid op die aangewese radiofrekwensie bewerkstellig is voordat die lugvaartuig die betrokke lugruim binnegaan, en dat 'n deurlopende radiowag gehandhaaf word en sodanige verdere tweerigting-radioverbinding as wat daardie eenheid nodig mag hê, bewerkstellig word terwyl die lugvaartuig binne die leidingslugruim is en tot dat dit die lugruim verlaat: Met dien verstande dat—

(a) 'n lugverkeersdienseenheid 'n lugvaartuig wat nie in staat is om deurlopende tweerigting-radiokommunikasie te handhaaf nie, kan toelaat om in die leidingsgebied, eindleidingsgebied, leidingsone of vliegveldverkeersone waarvoor dit verantwoordelik is, te vlieg indien verkeers-toestande dit toelaat, in welke geval die vlug onderworpe is aan sodanige voorwaardes as wat daardie eenheid nodig ag om die veiligheid van ander lugverkeer te verseker;

(b) 'n lugverkeersdienseenheid, onderworpe aan die goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart, en onderworpe aan sodanige voorwaardes as wat die eenheid nodig ag om die veiligheid van ander lugverkeer te verseker, sweeftuie wat nie in staat is om deurlopende tweerigting-radiokommunikasie met hom te handhaaf nie, kan toelaat om in en deur die leidingen advieslugruime waarvoor die eenheid verantwoordelik is, te sweef;

(c) in die geval van radio-onderbreking, 'n vlug waarvoor 'n vlugplan ingedien is, mag voortgaan indien die kommunikasie-onderbrekingsprosedures nagekom word.

Verpligte radiokommunikasie in advieslugruime en op of langs vluginligtingsdiensroetes

3.31 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat op of binne 10 seemyl van 'n vluginligtingsdiensroete bedryf staan te word in die nag of in omstandighede waar nakoming van IFR verpligtend is, moet verseker dat, voordat die lugvaartuig by die betrokke roete aansluit of dit nader of voordat dit die betrokke lugruim binnegaan—

(a) tweerigting-radiokommunikasie met die verantwoordelike lugverkeersdienseenheid op die aangewese radiofrekwensie bewerkstellig word; of

(b) indien dit nie moontlik is nie, tweerigting-radiokommunikasie met 'n lugverkeersdienseenheid bewerkstellig word wat in staat is om boodskappe na en van die verantwoordelike lugverkeersdienseenheid te herlei; of

(c) indien dit nie moontlik is nie, uitsendings op die aangewese radiofrekwensie gedoen word wat inligting bevat oor die lugvaartuig se voorneme om op of binne 10 seemyl van die roete te vlieg of om die lugruim binne te gaan;

en moet verseker dat, terwyl die lugvaartuig op of binne 10 seemyl van 'n vluginligtingsdiensroete in die nag of in omstandighede waar nakoming van IFR verpligtend is

mandatory or within the advisory airspace and until it departs therefrom, that a continuous radio watch is maintained on the designated radio frequency and that—

(a) such further two-way radio communication as the responsible air traffic services unit requires is established; or

(b) if this is not possible, such further two-way radio communication is established with an air traffic services unit which is capable of relaying messages to and from the responsible air traffic services unit, as the latter unit requires; or

(c) if this is not possible, broadcasts are made on the designated radio frequency giving information on passing reporting points and when leaving the route or airspace concerned:

Provided that—

(a) an aircraft maintaining a Selcal watch while operating on or within 10 nautical miles of a flight information service route or within an advisory route in the Johannesburg flight information region and whose Selcal call sign has been communicated to the Johannesburg flight information centre shall be deemed to be maintaining a continuous radio watch; and

(b) in the case of radio failure, a flight for which a flight plan was submitted may continue the flight on or within 10 nautical miles of a flight information service route or in an advisory airspace if the communication failure procedures are complied with.

Mandatory radio communication in aerodrome traffic areas

3.32 The pilot-in-command of an aircraft to be operated in an aerodrome traffic area shall ensure that, before the aircraft enters such airspace, two-way radio contact is established with the responsible aerodrome flight information service unit on the designated radio frequency, and shall ensure while the aircraft is within the aerodrome traffic area and until it departs therefrom that continuous radio watch is maintained and that such further two-way radio communication as that unit may require is established: Provided that—

(a) an aerodrome flight information service unit may permit an aircraft not capable of maintaining continuous two-way radio communication to fly in the aerodrome traffic area for which it is responsible if traffic conditions permit, in which case the flight shall be subject to such conditions as that unit deems necessary to ensure the safety of other air traffic;

(b) in the case of radio failure, a flight for which a flight plan was submitted, may be continued if the communication failure procedures are complied with.

Signals for aerodrome traffic

3.33 When ground and light signals are displayed for the direction of aerodrome traffic, they shall be as follows:

Directional light signals.

(1) (a) To aircraft in flight:

(i) A steady green light shall mean "CLEARED TO LAND".

(ii) A steady red light shall mean "GIVE WAY TO OTHER AIRCRAFT AND CONTINUE CIRCLING".

(iii) A series of green flashes shall mean "RETURN FOR LANDING". This signal shall be followed at the proper time by a steady green light.

(iv) A series of red flashes shall mean "AERODROME UNSAFE: DO NOT LAND".

of binne die adviesluginruim is en totdat die roete of luginruim verlaat word, 'n deurlopende radiowag op die aangewese radiofrekwensie gehandhaaf word en dat—

(a) sodanige verdere tweerigting-radiokommunikasie as wat die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid vereis, bewerkstellig word; of

(b) indien dit nie moontlik is nie, sodanige verdere tweerigting-radiokommunikasie bewerkstellig word met 'n lugverkeersdiensseenheid wat in staat is om boodskappe na en van die verantwoordelike lugverkeersdiensseenheid te herlei, as wat laasgenoemde eenheid vereis; of

(c) indien dit nie moontlik is nie, uitsendings op die aangewese radiofrekwensie gedoen word wat inligting bevat oor die verbygaan by meldingspunte en wanneer die betrokke roete of luginruim verlaat word:

Met dien verstande dat—

(a) 'n lugvaartuig wat 'n Selcal-wag handhaaf terwyl dit op of binne 10 seemyl van 'n vuginligtingsdiensroete of binne 'n adviesroete in die Johannesburgse vuginligtingstreek vlieg en waarvan die Selcaloproepsein aan die Johannesburgse vuginligtingsentrum meegedeel is, geag word 'n deurlopende radiowag te handhaaf; en

(b) in die geval van radio-onderbreking, 'n vlug waarvoor 'n vlugplan ingedien is, kan voortgaan met die vlug op of binne 10 seemyl van 'n vuginligtingsdiensroete of in 'n adviesluginruim indien die kommunikasie-onderbrekingsprosedures nagekom word.

Verpligte radiokommunikasie in vliegveldverkeersgebiede

3.32 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat binne 'n vliegveldverkeersgebied bedryf staan te word, moet verseker dat tweerigting-radioverbinding met die verantwoordelike vliegveldvuginligtingsdiensseenheid op die aangewese radiofrekwensie bewerkstellig is voordat die lugvaartuig die betrokke luginruim binnegaan, en dat 'n deurlopende radiowag gehandhaaf word en sodanige verdere tweerigting-radioverbinding as wat daardie eenheid nodig mag hê bewerkstellig word terwyl die lugvaartuig binne die vliegveldverkeersgebied is en totdat dit die luginruim verlaat: Met dien verstande dat—

(a) 'n vliegveldvuginligtingsdiensseenheid 'n lugvaartuig wat nie in staat is om deurlopende tweerigting-radiokommunikasie te handhaaf nie, kan toelaat om in die vliegveldverkeersgebied waarvoor dit verantwoordelik is, te vlieg indien verkeerstoestande dit toelaat, in welke geval die vlug onderworpe is aan sodanige voorwaardes as wat daardie eenheid nodig ag om die veiligheid van ander lugverkeer te verseker;

(b) in die geval van radio-onderbreking, 'n vlug waarvoor 'n vlugplan ingedien is, mag voortgaan indien die kommunikasie-onderbrekingsprosedures nagekom word.

Seine vir vliegveldverkeer

3.33 Wanneer grond- en ligseine vir die reëling van vliegveldverkeer gebruik word, moet hulle as volg wees:

Gerigte ligseine.

(1) (a) Aan lugvaartuie wat vlieg:

(i) 'n Ononderbroke groen lig beteken "GEMAGTIG OM TE LAND".

(ii) 'n Ononderbroke rooi lig beteken "WYK VIR ANDER LUGVAARTUIE UIT EN HOU AAN MET SIRKEL".

(iii) 'n Reeks groen flitsende ligte beteken "KEER TERUG VIR LANDING". Hierdie sein moet op die regte tyd deur 'n ononderbroke groen lig gevolg word.

(iv) 'n Reeks rooi flitsende ligte beteken "VLIEGVELD ONVEILIG: MOENIE LAND NIE".

(b) To aerodrome traffic on the aerodrome:

- (i) A steady green light shall mean "CLEARED FOR TAKE-OFF".
- (ii) A steady red light shall mean "STOP".
- (iii) A series of green flashes shall mean "CLEARED TO TAXI".
- (iv) A series of red flashes shall mean "CLEAR LANDING AREA IN USE".
- (v) A flashing white light shall mean "RETURN TO STARTING POINT ON AERODROME".

Pyrotechnical signals.

- (2) The firing of a red pyrotechnical light, whether by day or night and notwithstanding any previous instruction shall mean "DO NOT LAND FOR THE TIME BEING".

Visual ground signals.

- (3) (a) *Prohibition of landing.*—A horizontal red square panel with yellow diagonals shall indicate that landings at the aerodrome concerned are prohibited and that the prohibition is liable to be prolonged.

(b) *Need for special precautions while approaching or landing.*—A horizontal red square panel with one yellow diagonal shall indicate that owing to the bad state of the movement area, or for any other reason special precautions should be observed in approaching to land or in landing.

(c) (i) *Use of runways and taxiways.*—A horizontal white shaft with a white disc at each end shall indicate that aircraft are required to land, take-off and taxi on runways and taxiways only.

(ii) The same horizontal white shaft and disc sign as prescribed in subparagraph (i), but with a black bar placed perpendicular to the shaft, across each disc, shall indicate that aircraft are required to land and take-off on runways only but that other manoeuvres need not be confined to runways and taxiways.

(d) *Closed runways or taxiways.*—Crosses of a single conspicuous colour, preferably white, displayed horizontally on the manoeuvring area shall indicate the limits of an area unfit for the movement of aircraft. In the case of runways and taxiways, the crosses shall be displayed at each end of the unserviceable part.

(e) (i) *Directions for landing or take-off.*—A horizontal landing "T" of conspicuous colour shall indicate the preferred direction to be used by aircraft for landing or taking off; i.e., along the shaft of the "T" towards the cross arm.

(ii) A horizontal disc of conspicuous colour displayed alongside the cross-piece of a landing "T" in line with its shaft shall be used as a cautionary signal to indicate that a single direction is not being used for all landings and take-offs.

(iii) Sets of two digits displayed vertically at or near the aerodrome tower and clearly visible to aircraft on the manoeuvring area shall indicate to such aircraft the direction for take-off, expressed in units of 10 degrees to the nearest degrees of the magnetic compass.

(f) *Air traffic services reporting office.*—The letter "C" displayed vertically in black against a yellow background and clearly visible to aircraft on the manoeuvring area shall indicate the place at which pilots-in-command of aircraft should report when required.

(g) *Glider flights.*—Two white crosses with the cross-arms joined and in line displayed horizontally shall indicate that glider flights are being performed.

(h) *Parachuting.*—A combination of a semi-circle and an equilateral triangle shall indicate that parachute jumps are in progress.

(b) Aan vliegveldverkeer op die vliegveld:

- (i) 'n Ononderbroke groen lig beteken "GEMAGTIG OM OP TE STYG".
- (ii) 'n Ononderbroke rooi lig beteken "STOP".
- (iii) 'n Reeks groen flitsende ligte beteken "GEMAGTIG OM TE RY".
- (iv) 'n Reeks rooi flitsende ligte beteken "ONTRUIM LANDINGSTERREIN IN GEBRUIK".
- (v) 'n Flitsende wit lig beteken "KEER TERUG NA VERTREKPLEK OP VLEGVELD".

Ligkoeëlseine.

- (2) Ondanks enige vorige instruksies beteken die afskiet van 'n rooi ligkoeëlseine "MOET VOORLOPIG NIE LAND NIE".

Optiese grondseine.

- (3) (a) *Verbod op landing.*—'n Horisontale rooi vierkantige paneel met geel diagonale dui aan dat landings op die betrokke vliegveld verbode is en dat die verbod verleng kan word.

(b) *Nodigheid vir spesiale voorsorgmaatreëls met nadering of landing.*—'n Horisontale rooi vierkantige paneel met een geel diagonaal dui aan dat spesiale voorsorgmaatreëls by nadering om te land of by landing getref moet word weens die slegte toestand van die maneuvreerterrein of om enige ander rede.

(c) (i) *Gebruik van aanloop- en rybane.*—'n Horisontale wit steel met 'n wit skyf aan weerskante dui aan dat lugvaartuie slegs op die aanloop- en rybane mag land, opstyg en ry.

(ii) Dieselfde horisontale wit steel en skyfteken soos in subparagraaf (i) voorgeskryf maar met 'n swart streep vertikaal in verhouding tot die steel, op elke skyf aangebring, dui aan dat lugvaartuie slegs op aanloopbane mag land en opstyg maar dat ander maneuvres nie tot aanloop- en rybane beperk hoef te word nie.

(d) *Geslote ry- of aanloopbane.*—Kruise van een opvallende kleur, by voorkeur wit, horisontaal op die maneuvreerterrein vertoon, dui die grense aan van die terrein wat vir die maneuvring van lugvaartuie ongeskik is. In die geval van aanloopbane en rybane moet die kruise aan elke end van die ondiensbare deel vertoon word.

(e) (i) *Rigtings vir landing of opstyg.*—'n Horisontale landings-T van 'n opvallende kleur dui die voorkeur rigting aan waarin 'n lugvaartuig moet land of opstyg, d.w.s. langs die steel van die "T" in die rigting van die dwarsarms.

(ii) 'n Horisontale skyf van 'n opvallende kleur langs die dwarsstuk van 'n landings-T op een lyn met sy steel word gebruik as waarskuwingseine om aan te dui dat 'n enkele rigting nie vir alle landings en opstygings gebruik word nie.

(iii) Stelle van twee syfers vertikaal by of naby die vliegveld se toring vertoon en duidelik sigbaar vir die lugvaartuie op die maneuvreerterrein, dui vir die lugvaartuie die opstygrygting aan in eenhede van 10 grade tot die naaste grade van die magnetiese kompas.

(f) *Lugverkeersdiensaanmeldingskantoor.*—Die letter "C" in swart, vertikaal teen 'n geel agtergrond vertoon en duidelik sigbaar vir lugvaartuie op die maneuvreerterrein, dui die plek aan waar die gesagvoerders van lugvaartuie hulle moet aanmeld wanneer nodig.

(g) *Sweefvlugte.*—Twee wit kruise waarvan die dwarsarms teenmekaar en in lyn is, horisontaal vertoon, dui aan dat sweefvlugte uitgevoer word.

(h) *Valskermprong.*—'n Kombinasie van 'n half-sirkel en 'n gelyksydige driehoek dui aan dat valskermprong aan die gang is.

CHAPTER 4 VISUAL FLIGHT RULES

Visibility and distance from cloud

4.1 A VFR flight shall be conducted so that the aircraft is flown with visual reference to the ground by day and to identifiable landmarks by night and in conditions of visibility and distance from cloud equal to or greater than those specified in the following table:

Airspace	Flight visibility	Distance from cloud
Control zones ¹ .	Five km.	Horizontally—2 000 feet. Vertically—500 feet
	Ground visibility and ceiling	
	Additionally, except in a case mentioned in footnote 1, no aircraft shall take off from, land at, or approach to land at an aerodrome or fly within the control zone when the ground visibility at the aerodrome is less than five km and the ceiling is less than 1 500 feet.	
Within an aerodrome traffic zone (which does not also comprise a control zone or part of a control zone) or an aerodrome traffic area	Flight visibility	Distance from cloud
	Five km.	Horizontally—2 000 feet. Vertically—500 feet
	Ground visibility and ceiling	
	Additionally except in a case mentioned in footnote 2, no aircraft shall take off from, land at, or approach to land at an aerodrome or fly within such an aerodrome traffic zone or an aerodrome traffic area when the ground visibility at the aerodrome within that aerodrome traffic zone or aerodrome traffic area is less than five km and the ceiling is less than 1 500 feet.	
Airspaces excluding control zones or aerodrome traffic zones or aerodrome traffic areas		
At or below 1 000 feet above the surface	One and a half km	Clear of cloud.
From above 1 000 feet above the surface up to and including flight level 100	Five km.	Horizontally—2 000 feet. Vertically—500 feet
From above flight level 100 up to and including flight level 200	Eight km.	Horizontally—One and a half km. Vertically—1 000 feet.
Above flight level 200	VFR flight shall not be conducted above flight level 200.	
	VMC minima for IFR flights above flight level 200.	
	Flight visibility	Distance from cloud
	Eight km.	Horizontally—One and a half km. Vertically—1 000 feet.

1. Minima not applicable to special VFR flights.

2. When an aircraft maintains two-way radio communication with the control tower or aerodrome flight information service unit, that aircraft may, in respect of a cross-country flight, enter or leave the

HOOFSTUK 4 SIGVliegREËLS

Sigbaarheid in afstand van wolke af

4.1 'n VFR-vlug moet uitgevoer word sodat daar gevlieg word met sigoriëntasie tot die grond gedurende die dag en tot uitkenbare landmerke gedurende die nag, en in toestande van sigbaarheid en afstand van wolke af gelyk aan of groter as dié in die volgende tabel voorgeskryf:

Lugruim	Vliegsig	Afstand van wolke af
Leidingsones ¹ .	Vyf km.	Horisontaal—2 000 voet. Vertikaal — 500 voet.
	Grondsig en wolkplafon	
	Daarbenewens, behalwe in 'n geval in voetnota 1 vermeld, mag geen lugvaartuig opstyg vanaf, neerstryk of nader om neer te stryk op 'n vliegveld of binne die leidingsone vlieg wanneer die grondsig by die vliegveld minder is as vyf km en die wolkplafon laer is as 1 500 voet nie.	
Binne 'n vliegveldverkeersone (wat nie ook saamval met 'n leidingsone of deel van 'n leidingsone uitmaak nie) of 'n vliegveldverkeersgebied	Vliegsig	Afstand van wolke af
	Vyf km.	Horisontaal—2 000 voet. Vertikaal — 500 voet.
	Grondsig en wolkplafon	
	Daarbenewens, behalwe in 'n geval in voetnota 2 vermeld, mag geen lugvaartuig opstyg vanaf, neerstryk of nader om neer te stryk op 'n vliegveld, of binne so 'n vliegveldverkeersone of 'n vliegveldverkeersgebied vlieg nie wanneer die grondsig by die vliegveld binne daardie vliegveldverkeersone of vliegveldverkeersgebied minder is as vyf km en die wolkplafon laer is as 1 500 voet.	
Lugruime uitgesonderd leidingsones of vliegveldverkeersones of vliegveldverkeersgebiede		
Op of onder 1 000 voet bokant die oppervlakte	Anderhalf km.	Weg van wolke af
Van bo 1 000 voet van die oppervlakte af tot en met vlugvlak 100	Vyf km.	Horisontaal—2 000 voet. Vertikaal — 500 voet.
Van bo vlugvlak 100 af tot en met vlugvlak 200	Agt km.	Horisontaal—Anderhalf km. Vertikaal — 1 000 voet.
Bo vlugvlak 200	VFR-vlug mag nie bokant vlugvlak 200 uitgevoer word nie.	
	VMC-minima vir IFR-vlugte bokant vlugvlak 200:	
	Vliegsig	Afstand van wolke af
	Agt km.	Horisontaal—Anderhalf km. Vertikaal — 1 000 voet.

1. Minima nie op spesiale VFR-vlugte van toepassing nie.

2. Wanneer 'n lugvaartuig tweerigtingradioverbinding handhaaf met die verkeerstoring of eenheid wat vliegveldvuginligtingsdiens verskaf, mag daardie lugvaartuig ten opsigte van 'n oorlandse vlug die

aerodrome traffic zone or aerodrome traffic area when the ground visibility is equal to or greater than five km and the ceiling is equal to or higher than 500 feet.

Responsibility to ascertain whether VFR flight is permitted

4.2 Outside a control zone or an aerodrome traffic zone or an aerodrome traffic area the ascertainment of whether or not weather conditions permit flight in accordance with VFR is the responsibility of the pilot-in-command of an aircraft and whenever weather conditions do not permit the pilot to maintain the minimum distance from cloud and the minimum visibility required by VFR (as prescribed in regulation 4.1 for the airspace in which the flight is being conducted) the pilot shall comply with IFR.

CHAPTER 5

INSTRUMENT FLIGHT RULES

Compliance with IFR

5.1 A flight conducted above flight level 200 shall be flown in compliance with IFR as prescribed in this Chapter.

Aircraft equipment

5.2 Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with radio navigation apparatus appropriate to the route to be flown.

Pilot qualifications

5.3 Pilots shall be licensed for flight under the instrument flight rules.

Change from IFR flight to VFR flight

5.4 The pilot-in-command of an aircraft who elects to change the conduct of the flight of the aircraft from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall if a flight plan was submitted for the flight notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the intended changes to be made to the current flight plan.

When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions, the pilot-in-command shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period in uninterrupted visual meteorological conditions.

Instrument flight rules procedures

5.5 Unless otherwise authorised by the responsible air traffic control unit, aircraft flown in compliance with the rules contained in this Chapter, shall comply with the instrument flight rules procedures applicable in the relevant airspace.

CHAPTER 6

AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

Designation of controlled airspaces

6.1 Controlled airspaces may be designated by the Commissioner for Civil Aviation, such designation to prescribe the horizontal and vertical limits of such airspaces. The lowest limit of control areas shall be at least 700 feet above the ground or water. Control zones and aerodrome traffic zones shall extend upwards from the surface of the earth.

Instrument restricted or instrument/visual provision of air traffic control service

6.2 When so required by the Commissioner for Civil Aviation, all aircraft operated within a designated control zone, terminal control area, control area or airway shall be flown in accordance with the instrument flight rules or as controlled VFR flights or as otherwise authorised by air traffic control.

vliegveldverkeersone of vliegveldverkeersgebied binnegaan of verlaat wanneer die grondsigt gelyk is aan of meer is as vyf km en die wolkplafon gelyk is aan of hoër is as 500 voet.

Verantwoordelikheid om te bepaal of VFR-vlug toelaatbaar is

4.2 Buite 'n leidingsone of 'n vliegveldverkeersone of 'n vliegveldverkeersgebied is dit die verantwoordelikheid van die gesagvoerder van 'n lugvaartuig om te bepaal of weerstoestande sodanig is dat daar ooreenkomstig die sigvliegreëls gevlieg kan word, al dan nie, en wanneer weerstoestande nie toelaat dat die vlieënier die minimum afstand van wolke af en die minimum sigbaarheid wat vereis word vir VFR (soos voorgeskryf in regulasie 4.1 vir die betrokke lugruim waarin die vlug uitgevoer word), handhaaf nie, moet die vlieënier aan IFR voldoen.

HOOFTUK 5

INSTRUMENTVliegREËLS

Nakoming van IFR

5.1 'n Vlugh wat bokant vlughvlak 200 uitgevoer word, moet geskied ooreenkomstig IFR, soos in hierdie Hoofstuk voorgeskryf.

Lugvaartuiguitrusting

5.2 Lugvaartuie moet voorsien wees van geskikte instrumente en radionavigasietoestelle wat geskik is vir die roete wat gevolg gaan word.

Vlieënierskwalifikasies

5.3 Vlieëniers moet vir vlugte in ooreenstemming met die instrumentvliegreëls gelisensieer wees.

Oorskakeling van IFR-vlugh na VFR-vlugh

5.4 Waar die gesagvoerder van 'n lugvaartuig besluit om die uitvoering van die vlugh van die lugvaartuig van in ooreenstemming met die instrumentvliegreëls na in ooreenstemming met die sigvliegreëls te laat plaasvind moet hy, indien 'n vlughplan vir die vlugh ingedien is, die toepaslike lugverkeersdiensseenheid spesifiek in kennis stel dat die IFR-vlughplan gekanselleer word en die eenheid van die beoogde veranderinge verwittig.

Wanneer 'n lugvaartuig wat in ooreenstemming met die instrumentvliegreëls bedryf word in sigweerstoestande gevlieg word of dit teëkom moet die gesagvoerder nie die IFR-vlugh kanselleer nie tensy daar verwag word, en dit die bedoeling is, dat die vlugh vir 'n redelike tyd in ononderbroke sigweerstoestande voortgesit sal word.

Instrumentvliegreëlprosedures

5.5 Tensy deur die verantwoordelike lugverkeersleidingseenheid anders gemagtig, moet 'n lugvaartuig wat in ooreenstemming met die reëls in hierdie Hoofstuk gevlieg word, die instrumentvliegreëlprosedures nakom wat in die betrokke lugruim van toepassing is.

HOOFTUK 6

LUGVERKEERSLEIDINGSDIENS

Aanwysing van leidingslugruime

6.1 Leidingslugruime kan deur die Kommissaris van Burgerlugvaart aangewys word. In die aanwysing moet die horisontale en die vertikale grense van die lugruime voorgeskryf word. Die laagste grens van leidingsgebiede moet minstens 700 voet bokant die grond of water wees. Leidingsones en vliegveldverkeersones moet vanaf die oppervlak van die aarde opwaarts strek.

Instrument alleen of instrument/sigvlugh voorsiening van lugverkeersleidingsdiens

6.2 Wanneer die Kommissaris van Burgerlugvaart dit vereis, moet met alle lugvaartuie wat binne 'n aangewese leidingsone, eindleidingsgebied, leidingsgebied of lugweg bedryf word, ooreenkomstig die instrumentvliegvorskrifte of as geleide VFR-vlugte of soos anders deur lugverkeersleiding gemagtig, gevlieg word.

Authority

6.3 Air traffic control shall have the authority to—

(a) issue such clearances and instructions to aircraft on IFR or controlled VFR flights in controlled airspaces as are necessary to maintain separation between such aircraft and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic; and

(b) declare IFR in force in a control zone and/or an aerodrome traffic zone during a period or intermittent periods while atmospheric conditions are such that the minimum distance from cloud and visibility prescribed in Chapter 4 for VFR cannot be maintained in or in any part of such control zone and/or aerodrome traffic zone.

Combined functions

6.4 Where two or more of the functions described in this Chapter are performed by a single control unit, that unit shall apply the provisions relevant to each type of control during the time it performs such duties.

Establishment and responsibility of air traffic control units

6.5 (1) The Minister may establish the following air traffic control units or permit the establishment of such units (subject to the conditions he deems necessary to safeguard the standards of air traffic control service to be provided), to provide air traffic control service in order to promote the safe, orderly and expeditious movement of air traffic and to provide alerting service in the airspaces for which such units will be responsible:

(a) *An aerodrome control tower which shall be responsible for providing aerodrome control service for aerodrome traffic—*

(i) in the aerodrome traffic zone for which it is responsible; and

(ii) on the manoeuvring area of the aerodrome for which it is responsible;

(b) *an approach control office which shall be responsible for providing approach control service for arriving, departing and other controlled flights in the terminal control area and control zone for which it is responsible; and*

(c) *an area control centre which shall be responsible for controlled flights operating in, along and across the control areas and airways for which it is responsible.*

(2) If such action is necessary for the application of air traffic control procedures, an air traffic control unit may hand any aircraft for which it is responsible over to another air traffic services unit after ensuring that the necessary co-ordination between the units has been effected.

Air traffic control procedures

6.6 The pilot-in-command of an aircraft to be operated in a controlled airspace shall—

(a) ensure that a flight plan is submitted and changes thereto are notified as prescribed in regulation 3.27;

(b) ensure that radio contact is established with the responsible air traffic control unit and that radio communication is maintained as prescribed in regulation 3.30; and

(c) comply with air traffic control clearances and instructions;

Provided that—

(i) the pilot-in-command of an aircraft may depart from an air traffic control clearance in exceptional circumstances but such deviation shall be reported to the responsible air traffic control unit as soon as possible; and

Bevoegdheid

6.3 Lugverkeersleiding het die bevoegdheid om—

(a) sodanige klarings en instruksies aan lugvaartuie op IFR- of geleide VFR-vlugte in leidingslugruime te gee as wat nodig mag wees om sodanige lugvaartuie van mekaar geskei te hou, lugverkeer te bespoedig en 'n ordelike vloei daarvan te handhaaf;

(b) IFR binne 'n leidingsone en/of 'n vliegveldverkeersone van krag te verklaar gedurende 'n tydperk of afwisselende tydperke terwyl atmosferiese toestande sodanig is dat die minimum afstand van wolke af en sigbaarheid soos in Hoofstuk 4 vir VFR voorgeskryf, nie in of in enige gedeelte van so 'n leidingsone en/of vliegveldverkeersone gehandhaaf kan word nie.

Gesamentlike werksaamhede

6.4 Wanneer twee of meer van die werksaamhede in hierdie hoofstuk beskryf, deur 'n enkele verkeersleidings-eenheid verrig word, moet die eenheid die bepalinge wat betrekking het op elke tipe verkeersleiding toepas gedurende die tyd wanneer hy die werksaamhede verrig.

Instelling en verantwoordelikheid van lugverkeersleidings-eenhede

6.5 (1) Die Minister kan die volgende lugverkeersleidingsdiensene instel of goedkeur dat sodanige eenhede ingestel word (onderworpe aan die voorwaardes wat hy nodig ag om die standaarde van lugverkeersleiding wat gelewer moet word, te beskerm), om lugverkeersleidingsdiens te verskaf ten einde die veilige, ordelike en snelle vloei van lugverkeer te bewerkstellig en om waakdiens te verskaf, in die lugruime waarvoor sodanige eenhede verantwoordelik sal wees:

(a) *'n Vliegveldverkeersleiding wat verantwoordelik is om vliegveldleidingsdiens aan vliegveldverkeer te verskaf—*

(i) in die vliegveldverkeersone waarvoor dit verantwoordelik is; en

(ii) op die manoeuvreegebied van die vliegveld waarvoor dit verantwoordelik is;

(b) *'n naderingsleidingskantoor wat verantwoordelik is om naderingsleidingsdiens te verskaf aan aankomende, vertrekkende en ander geleide vlugte in die eindleidingsgebied en leidingsone waarvoor dit verantwoordelik is; en*

(c) *'n gebiedsleidingsentrum wat verantwoordelik sal wees vir geleide vlugte wat bedryf word in, langs en deur die leidingsgebiede en lugweë waarvoor dit verantwoordelik is.*

(2) Indien sodanige optrede nodig is vir toepassing van lugverkeersleidingsprosedures kan 'n lugverkeersleidings-eenheid enige lugvaartuig waarvoor dit verantwoordelik is, oorhandig aan 'n ander lugverkeersleidings-eenheid, nadat verseker is dat die nodige koördinasie tussen die eenhede bewerkstellig is.

Lugverkeersleidingsprosedures

6.6 Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat in 'n leidingslugruim bedryf moet word, moet—

(a) verseker dat 'n vlugplan ingedien is en veranderinge aan die vlugplan meegedeel word soos in regulasie 3.27 voorgeskryf;

(b) verseker dat radioverbinding met die verantwoordelike lugverkeersleidings-eenheid bewerkstellig en radiokommunikasie gehandhaaf word soos in regulasie 3.30 voorgeskryf;

(c) lugverkeersleidingsklarings en -instruksies nakom;

Met dien verstande dat—

(i) die gesagvoerder van 'n lugvaartuig in buitengewone omstandighede van 'n lugverkeersleidingsklaring kan afwyk, maar dat sodanige afwyking onmiddellik aan die verantwoordelike lugverkeersleidings-eenheid gerapporteer moet word; en

(ii) the pilot-in-command of an aircraft may propose an amendment to an air traffic control clearance but such amendment may not be applied until acceded to by the responsible air traffic control unit.

Approach and missed approach procedures

6.7 (1) Pilots-in-command shall apply the approach procedures as laid down by the Commissioner for Civil Aviation from time to time.

(2) If the pilot-in-command of an aircraft misses his approach, he shall apply the missed approach procedure as laid down for that aerodrome and immediately so inform approach control, which will give him the necessary additional instructions.

Diversion procedures

6.8 If the pilot-in-command of an aircraft making an approach estimates that he cannot make a landing, he must immediately so inform approach control which, if necessary, will give all the required instructions for landing at another aerodrome.

Priority

6.9 Air traffic control may, as regards arrivals and departures, give priority to aircraft operating in accordance with a flight plan clearance over aircraft not so engaged.

Proceeding onto manoeuvring area

6.10 At an aerodrome (other than a State Airport) where aerodrome control is in operation, no person shall proceed onto, or permit any animal, vehicle or other object in his care to proceed onto a runway, taxiway or strip of that aerodrome except with the permission of aerodrome control at that aerodrome and subject to such conditions as that aerodrome control may impose to ensure the safe and expeditious movement of other aerodrome traffic operating at that aerodrome.

CHAPTER 7

FLIGHT INFORMATION SERVICE

Establishment of flight information centres

7.1 The Minister may establish flight information centres to provide flight information service and advisory service in order to promote the safe, orderly and expeditious movement of air traffic and to provide alerting service in the flight information regions and advisory airspace for which they will be responsible.

Establishment of aerodrome flight information service units

7.2 The Minister may establish aerodrome flight information service units or permit the establishment of such units (subject to the conditions he deems necessary to safeguard the standards of aerodrome flight information service to be provided), to provide aerodrome flight information service in order to promote the safe, orderly, and expeditious movement of air traffic in the aerodrome traffic areas and on the manoeuvring areas for which they will be responsible.

Responsibility for providing flight information service

7.3 (1) A flight information centre shall be responsible for providing aircraft the movements of which are known with—

(a) information on the risk of collision with other aircraft of which the centre is aware, along the flight information service routes and in the flight information region for which it is responsible; and

(b) information on the risk of collision with other aircraft of which the movements are known and advice on how to avoid such risk, in the advisory airspace for which it is responsible.

(ii) die gesagvoerder van 'n lugvaartuig 'n wysiging aan 'n lugverkeersleidingsklaring kan voorstel, maar dat sodanige wysiging nie toegepas mag word voordat die verantwoordelike lugverkeersleidingseenheid daartoe ingestem het nie.

Naderings- en wannaderingsprosedures

6.7 (1) Gesagvoerders moet die naderingsprosedures wat van tyd tot tyd deur die Kommissaris van Burgerlugvaart vasgestel word, toepas.

(2) As die gesagvoerder van 'n lugvaartuig nie 'n geslaagde nadering uitvoer nie, moet hy die wannaderingsprosedure toepas, soos vir die vliegveld vasgestel, en die naderingsleiding onmiddellik daarvan in kennis stel. Laasgenoemde sal hom die nodige verdere instruksies gee.

Uitwykprosedures

6.8 As die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat 'n vliegveld nader, skat dat hy nie kan land nie, moet hy die naderingsleiding onmiddellik in kennis stel daarvan. Laasgenoemde sal indien nodig al die nodige instruksies vir landing by 'n ander vliegveld uitreik.

Voorkeur

6.9 Wat betref lugvaartuie wat aankom en vertrek, kan die lugverkeersleiding aan lugvaartuie wat ooreenkomstig 'n vlugsplanklaring vlieg, voorrang gee, bo lugvaartuie wat nie so vlieg nie.

Toegang tot maneuvreergebied

6.10 By 'n vliegveld (uitgesonderd 'n staatslughawe) waar vliegveldverkeersleiding in werking is, mag niemand op 'n aanloopbaan, rybaan of strook van daardie vliegveld gaan of enige dier, voertuig of ander voorwerp in sy sorg daarop laat gaan nie, behalwe met die toestemming van vliegveldverkeersleiding by daardie vliegveld en onderworpe aan sodanige voorwaardes as wat daardie vliegveldverkeersleiding mag op lê om die veilige en vlot beweging van ander vliegveldverkeer by daardie vliegveld te verseker.

HOOFSTUK 7

VLUGINLIGTINGSDIENS

Instelling van vluginligtingsentrums

7.1 Die Minister kan vluginligtingsentrums instel om vluginligtingsdiens en adviesdiens te verskaf ten einde die veilige, ordelike en snelle vloei van lugverkeer te bevorder en om waakdiens te lewer in die vluginligtingsstreke en adviesluguime waarvoor hulle verantwoordelik sal wees.

Instelling van vliegveldvluginligtingsdienseenhede

7.2 Die Minister kan vliegveldvluginligtingsdienseenhede instel of goedkeur dat sodanige eenhede ingestel word (onderworpe aan die voorwaardes wat hy nodig ag om die standaarde van vliegveldvluginligtingsdiens wat gelewer sal word, te beveilig) om vliegveldvluginligtingsdiens te verskaf ten einde die veilige, ordelike en snelle vloei van lugverkeer te bewerkstellig in die vliegveldverkeers- en op die maneuvreergebiede waarvoor hulle verantwoordelik sal wees.

Verantwoordelikheid vir die verskaffing van vluginligtingsdiens

7.3 (1) 'n Vluginligtingsentrum is verantwoordelik vir die verskaffing aan lugvaartuie, waarvan die bewegings bekend is—

(a) van inligting oor die gevaar van botsing met ander lugvaartuie waarvan die sentrum bewus is, op die vluginligtingsdiensroetes en in die vluginligtingstreek waarvoor dit verantwoordelik is; en

(b) van inligting oor die gevaar van botsing met ander lugvaartuie waarvan die bewegings bekend is en van advies oor hoe om sodanige gevaar te vermy, in die adviesluguime waarvoor dit verantwoordelik is.

(2) All air traffic services units shall be responsible to provide aircraft in the airspaces for which they are responsible with—

- (a) pertinent meteorological information;
- (b) information on changes in the serviceability of navigational aids;
- (c) information on the conditions of aerodromes and associated facilities; and
- (d) any other information when it is deemed that such information is likely to affect the safety of such aircraft.

Precedence over the provision of flight information service

7.4 Where an air traffic services unit provides both flight information service and air traffic control service, air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires.

Authority of aerodrome flight information service units

7.5 An aerodrome flight information service unit shall have the authority to declare IFR in force in an aerodrome traffic area during a period or intermittent periods while weather conditions are such that the minimum distance from cloud and visibility prescribed in Chapter 4 for VFR flight cannot be maintained in or in a part of such aerodrome traffic area.

CHAPTER 8

ALERTING SERVICE

Alerting of search and rescue agencies

8.1 Any person who knows or believes an aircraft to be in distress shall notify the nearest air traffic control centre or police station.

CHAPTER 9

SEARCH AND RESCUE

Equipment to be carried

9.1 All South African aircraft to be operated on an intended flight of more than 20 nautical miles from the point of departure shall carry—

- (a) a copy of the Ground-Air Emergency Signalling Code prescribed in Annexure B;
- (b) four strips of white material not less than 2.5 m by 0.6 m;
- (c) a mirror (other than glass); and
- (d) the means of igniting a fire for signalling purposes.

CHAPTER 10

AIRCRAFT FLYING TO OR FROM OR ACROSS THE REPUBLIC ON OTHER THAN SCHEDULED INTERNATIONAL AIR SERVICES

Foreign military aircraft

10.1 No foreign military aircraft shall fly over or land in the Republic except on the express invitation or with the express permission of the Minister; but any such aircraft so flying over or landing in the Republic shall be exempt from these regulations to such extent and on such conditions as are specified in the invitation or permission.

Non-scheduled flights for remuneration or hire

10.2 The following limitations and conditions shall apply to any aircraft of another contracting state which engages in the carriage to or from the Republic of passengers, cargo or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services unless such air-

(2) Alle lugverkeersdienseenhede is verantwoordelik vir die verskaffing in die lugruime waarvoor hulle verantwoordelik is van—

- (a) toepaslike weerinligting;
- (b) inligting oor veranderings in die diensbaarheid van navigasiehulpmiddels;
- (c) inligting oor die toestand van vliegvelde en gepaardgaande fasiliteite; en
- (d) enige ander inligting wanneer daar geag word dat sodanige inligting moontlik die veiligheid van sodanige lugvaartuie kan raak.

Voorkeur bo die verskaffing van vluginligtingsdiens

7.4 Wanneer 'n lugverkeersdienseenheid beide vluginligtingsdiens en lugverkeersleidingsdiens verskaf, moet die verskaffing van lugverkeersleidingsdiens voorkeur geniet bo die verskaffing van vluginligtingsdiens, wanneer die verskaffing van lugverkeersleidingsdiens dit vereis.

Bevoegdheid van vliegveldvluginligtingsdienseenhede

7.5 'n Eenheid wat vliegveldvluginligtingsdiens verskaf, het die bevoegdheid om IFR binne 'n vliegveldverkeersgebied van krag te verklaar gedurende 'n tydperk of afwisselende tydperke terwyl weerstoestand sodanig is dat die minimum afstand van wolke af en sigbaarheid soos in Hoofstuk 4 vir VFR-vlugte voorgeskryf, nie in of in enige gedeelte van so 'n vliegveldverkeersgebied gehandhaaf kan word nie.

HOOFSTUK 8

WAAKDIENS

Waarskuwing van seek- en reddingsorganisasies

8.1 Enigeen wat weet of vermoed dat 'n lugvaartuig in nood verkeer, moet die naaste lugverkeersleidingsentrum of polisiekantoor daarvan verwittig.

HOOFSTUK 9

SOEK- EN REDDINGSWERK

Uitrusting wat aan boord moet wees

9.1 Alle Suid-Afrikaanse lugvaartuie wat vir 'n voor-genome vlug van meer as 20 seemyl van die vertrekplek af gebruik gaan word, moet onderstaande aan boord hê:

- (a) 'n Eksemplaar van die Grondlugnoodseinkode voorgeskryf in Aanhangsel B;
- (b) vier stroke wit materiaal minstens 2,5 m by 0,6 m;
- (c) 'n spieël (van iets anders as glas); en
- (d) middels om 'n vuur aan te steek om seine te stuur.

HOOFSTUK 10

LUGVAARTUIE WAT OP ANDER LUGDIENSTE AS VASGESTELDE INTERNASIONALE LUGDIENSTE NA OF VAN OF OOR DIE REPUBLIEK VLIEG

Buitelandse militêre lugvaartuie

10.1 Geen buitelandse militêre lugvaartuig mag oor die Republiek vlieg of in die Republiek land nie, behalwe op die uitdruklike uitnodiging of met die uitdruklike toestemming van die Minister. 'n Lugvaartuig wat aldus oor die Republiek vlieg of in die Republiek land, is egter vrygestel van hierdie regulasies in die mate en op die voorwaardes wat in die uitnodiging of toestemming gespesifiseer word.

Nie-vasgestelde vlugte teen betaling of huur

10.2 Onderstaande beperkings en voorwaardes is van toepassing op 'n lugvaartuig van 'n ander kontrakterende staat wat die vervoer van passasiers, vrag of pos na of van die Republiek teen betaling of vir huurgeld onderneem op ander lugdienste as vasgestelde internasionale lugdienste,

craft is operated under an appropriate licence granted in terms of section nine of the Air Services Act, 1949 (Act 51 of 1949):

(1) Jan Smuts Airport shall be the terminal airport for all flights to or from the Republic undertaken by any such aircraft; provided that the Commission may in respect of a particular flight, authorise the use of any other airport or aerodrome as the terminal airport or aerodrome for that flight.

(2) Not more than seven passengers of 2 000 lb of cargo shall be taken on or discharged by any such aircraft at the terminal airport or aerodrome: Provided that with the prior authority of the Commission a flight may be undertaken with more than seven passengers or more than 2 000 lb of cargo on condition that—

(a) only those passengers discharged in the Republic from the aircraft concerned will be taken on on that aircraft on its departure from the Republic; or

(b) passengers are conveyed to the Republic in an aircraft under special charter, the terms of which do not provide for passengers being taken on on the return flight of that aircraft from the Republic and no passengers are taken on on the aircraft on that return flight; or

(c) the flight is in terms of a special charter providing for the discharge from or taking on on the aircraft concerned of passengers, all of whom are members of a particular organisation or body, and where the purpose of the special charter is that the passengers carried shall replace or augment the staff in the Republic of any such organisation or body; or

(d) the flight is, in the opinion of the Commission, of a purely casual nature.

(3) Subject to the provisions of subregulation (2) (c) no passengers, cargo or mail shall be taken on on such aircraft at any point in the Republic for carriage to any other point in the Republic.

(4) A copy of the passenger or cargo manifest and, if applicable, the document or documents conveying the authority of the Commission in terms of subregulation (1) or subregulation (2) (a) or (b) or (c), or both, as the case may be, in respect of the flight shall be produced by the pilot-in-command for scrutiny and certification by the Air Traffic Controller or where there is no Air Traffic Controller, by the person designated for the purpose by the Commission, immediately on the arrival of the aircraft at any aerodrome.

Prohibited or emergency landings

10.3 (1) An aircraft engaged on a flight in accordance with the provisions of regulation 10.2 (1) or of an authority granted by the Commission in terms of that regulation, shall not, except in an emergency, land in the Republic before landing at the terminal airport or aerodrome for that flight or land in the Republic after taking off from that terminal airport or aerodrome.

(2) The provisions of regulation 10.5 (3) or (6) and (8), as the case may be, shall apply *mutatis mutandis* to the pilot-in-command of any aircraft who is required to comply with the provisions of subregulation (1) but who is forced by an emergency to land at or take off from a place other than the terminal airport or aerodrome and similarly the provisions of regulation 10.5 (7) shall apply *mutatis mutandis* to any passenger or member of the crew of such aircraft.

Applications to the Commission

10.4 Any application in terms of regulation 10.2 (1) or (2) for the authority of the Commission shall be

tensy die lugvaartuig kragtens 'n toepaslike lisensie wat ooreenkomstig artikel nege van die Wet op Lugdienste, 1949 (Wet 51 van 1949), uitgereik is, gebruik word:

(1) Jan Smuts-lughawe is die eindlughawe vir alle vlugte na en van die Republiek wat dié lugvaartuig onderneem; met dien verstande dat die Kommissie magtiging tot die gebruik van 'n ander lughawe of vliegveld as die eindlughawe of -vliegveld ten opsigte van 'n bepaalde vlug kan verleen.

(2) So 'n lugvaartuig mag hoogstens sewe passasiers of 2 000 lb vrag by die eindlughawe of -vliegveld op- of aflaai: Met dien verstande dat, indien die toestemming van die Kommissie vooraf verkry is, 'n vlug met meer as sewe passasiers of meer as 2 000 lb vrag onderneem kan word op voorwaarde dat—

(a) slegs dié passasiers wat in die Republiek van die betrokke lugvaartuig afgeklm het, deur die lugvaartuig by sy vertrek uit die Republiek opgelaa word; of

(b) passasiers in 'n lugvaartuig na die Republiek vervoer word kragtens 'n spesiale huurooreenkoms wat nie daarvoor voorsiening maak dat passasiers op die retoervlug van die lugvaartuig van die Republiek opgelaa kan word nie en geen passasiers op dié retoervlug deur die lugvaartuig opgelaa word nie; of

(c) die vlug geskied ooreenkomstig 'n spesiale huurooreenkoms wat daarvoor voorsiening maak dat die betrokke lugvaartuig passasiers kan op- of aflaai en die passasiers almal lede is van 'n bepaalde organisasie of liggaam en die doel van die spesiale huurooreenkoms is dat die passasiers wat vervoer word, die personeel van dié organisasie of liggaam in die Republiek moet vervang of uitbrei; of

(d) die vlug, na die mening van die Kommissie, van 'n bloot toevallige aard is.

(3) Behoudens die bepalings van subregulasie (2) (c) mag so 'n lugvaartuig geen passasiers, vrag of pos op 'n plek in die Republiek vir vervoer na 'n ander plek in die Republiek opklaai nie.

(4) Die gesagvoerder moet 'n afskrif van die passasiers- of vragmanifes en, indien van toepassing, die stuk of stukke wat die magtiging van die Kommissie kragtens subregulasie (1) of subregulasie (2) (a) of (b) of (c), of albei, na gelang van die geval, ten opsigte van die vlug bevat, onmiddellik na die aankoms van die lugvaartuig by 'n vliegveld vir ondersoek en sertifisering deur die lugverkeersleier voorlê, of waar daar geen lugverkeersleier is nie, deur die persoon wat die Kommissie vir dié doel aangewys het.

Verbode of noodlandings

10.3 (1) 'n Lugvaartuig wat 'n vlug ooreenkomstig die bepalings van regulasie 10.2 (1) of dié bepalings van 'n magtiging verleen deur die Kommissie kragtens daardie regulasie onderneem, mag nie, uitgesonderd in 'n noodgeval, in die Republiek land nie voor landing by die eindlughawe of -vliegveld vir daardie vlug, of in die Republiek land nie na opstying vanaf daardie eindlughawe of -vliegveld.

(2) Die bepalings van regulasie 10.5 (3) of (6) en (8) na gelang van die geval, is *mutatis mutandis* van toepassing op dié gesagvoerder van enige lugvaartuig wat aan dié bepalings van subregulasie (1) moet voldoen, maar wat deur 'n noodgeval gedwing word om te land op of op te styg vanaf 'n ander plek as die eindlughawe of -vliegveld en insgelyks is dié bepalings van regulasie 10.5 (7) *mutatis mutandis* op enige passasier of lid van die bemanning van sodanige lugvaartuig van toepassing.

Aansoeke aan die Kommissie

10.4 Aansoeke kragtens regulasie 10.2 (1) of (2) om die magtiging van die Kommissie moet deur of namens die

addressed to the Secretary for Transport by or on behalf of the owner or charterer of the aircraft concerned and shall contain the following particulars:

- (a) Name and address of the owner or charterer of the aircraft.
- (b) Registration number of the aircraft.
- (c) Purpose of the flight.
- (d) List of the names of the passengers or a description of the cargo carried in the aircraft.
- (e) Estimated date of arrival of the aircraft, at the terminal airport or aerodrome and its estimated date of departure therefrom.

Compulsory landings

10.5 (1) The following aerodromes shall be designated aerodromes for the purposes of this regulation in relation to the territory indicated in each case:

(a) *Lesotho*.—Aliwal North, Ben Schoeman (East London), Ermelo, Ficksburg, Jan Smuts (Johannesburg), J. B. M. Hertzog (Bloemfontein), Ladybrand, Ladysmith, Lanseria, Louis Botha (Durban), Mafeking, Matatiele, Rand, Sani Pass, Wepener, Wonderboom;

(b) *Swaziland*.—Ermelo, Jan Smuts (Johannesburg), Komatipoort, Lanseria, Louis Botha (Durban), Messina, Piet Retief, Pongola, Rand, Riverview, Wonderboom; and

(c) *Botswana*.—B. J. Vorster (Kimberley), Eros (Windhoek), Gobabis, Grootfontein, Jan Smuts (Johannesburg), J. B. M. Hertzog (Bloemfontein), J. G. H. van der Wath (Keetmanshoop), J. G. Strijdom (Windhoek), Katimo Mulilo, Lanseria, Mafeking, Messina, Rand, Upington, Wonderboom.

(2) Subject to the provisions of subregulation (3) and except with the prior approval of the Commission and in accordance with any condition which it may deem necessary to impose the pilot-in-command of any aircraft other than an aircraft engaged in a scheduled international air service or operated in accordance with the provisions of regulation 10.2 (1) or of an authority granted by the Commission in terms of that regulation, which enters the Republic from across the border of Lesotho, Swaziland or Botswana for the purpose of landing in the Republic—

(a) shall from the point where the aircraft crosses the border of the Republic fly directly to and make its first landing in the Republic at a designated aerodrome in relation to the territory from across whose border it entered the Republic;

(b) shall after such landing forthwith report to the nearest police officer or authorised person and on demand furnish such police officer or authorised person with all information in his possession in relation to his journey, aircraft, passengers, crew or cargo;

(c) shall not allow any goods to be unloaded from the aircraft or any passenger to leave the aerodrome without the permission of such police officer or authorised person; and

(d) shall not take off from such aerodrome without the written permission of such police officer or authorised person.

(3) The pilot-in-command of any aircraft who is required to comply with the provisions of subregulation (2) but who is forced by emergency to land at a place in the

eenaar of die huurder van die betrokke lugvaartuig aan die Sekretaris van Vervoer gerig word en moet die volgende besonderhede bevat:

- (a) Die naam en adres van die eenaar of huurder van die lugvaartuig.
- (b) Die inskrywingsnommer van die lugvaartuig.
- (c) Die doel van die vlug.
- (d) 'n Lys van die name van die passasiers of 'n beskrywing van die vrag wat in die lugvaartuig vervoer word.
- (e) Die berekende datum van die aankoms van die lugvaartuig by die eindlughawe of -vliegveld en die berekende datum van vertrek daarvandaan.

Verpligte landings

10.5 (1) Vir die toepassing van hierdie regulasie is die volgende vliegvelde aangewese vliegvelde met betrekking tot die gebied wat in elke geval aangedui word:

(a) *Lesotho*.—Aliwal-Noord, Ben Schoeman (Oos-Londen), Ermelo, Ficksburg, Jan Smuts (Johannesburg), J. B. M. Hertzog (Bloemfontein), Ladybrand, Ladysmith, Lanseria, Louis Botha (Durban), Mafeking, Matatiele, Rand, Sanipas, Wepener, Wonderboom;

(b) *Swaziland*.—Ermelo, Jan Smuts (Johannesburg), Komatipoort, Lanseria, Louis Botha (Durban), Messina, Piet Retief, Pongola, Rand, Riverview, Wonderboom; en

(c) *Botswana*.—B. J. Vorster (Kimberley), Eros (Windhoek), Gobabis, Grootfontein, Jan Smuts (Johannesburg), J. B. M. Hertzog (Bloemfontein), J. G. H. van der Wath (Keetmanshoop), J. G. Strijdom (Windhoek), Katimo Mulilo, Lanseria, Mafeking, Messina, Rand, Upington, Wonderboom.

(2) Behoudens die bepalings van subregulasie (3) en uitgesonderd met die vooraf verkreeë goedkeuring van die Kommissie en ooreenkomstig enige voorwaarde wat die Kommissie nodig mag ag om op te lê, moet die gesagvoerder van enige lugvaartuig, uitgesonderd 'n lugvaartuig wat aan 'n vasgestelde internasionale lugdiens deelneem of wat gebruik word ooreenkomstig die bepalings van regulasie 10.2 (1) of die bepalings van 'n magtiging deur die Kommissie kragtens daardie regulasie verleen, wat die Republiek oor die grens van Lesotho, Swaziland of Botswana binnekom met die doel om in die Republiek te land—

(a) vanaf die punt waar die lugvaartuig die grens van die Republiek oorsteek, direk na 'n aangewese vliegveld met betrekking tot die gebied oor wie se grens die lugvaartuig die Republiek binnekom, vlieg en sy eerste landing in die Republiek by sodanige vliegveld uitvoer;

(b) hom, na sodanige landing, onverwyld by die naaste polisiebeampte of gemagtigde persoon aanmeld, en op aanvraag sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon van alle inligting in sy besit met betrekking tot sy reis, lugvaartuig, passasiers, bemanning of vrag voorsien;

(c) nie toelaat dat enige goedere van die lugvaartuig afgelaai word nie of dat enige passasier die vliegveld verlaat nie sonder die toestemming van sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon; en

(d) nie vanaf sodanige vliegveld opstyg sonder die skriftelike toestemming van sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon nie.

(3) Die gesagvoerder van enige lugvaartuig wat aan die vereistes van die bepalings van subregulasie (2) moet voldoen, maar wat deur 'n noodgeval daartoe gedwing word om by 'n plek in die Republiek, uitgesonderd 'n

Republic other than a designated aerodrome in relation to the territory from across whose border he entered the Republic—

(a) shall after such landing forthwith report to the nearest magistrate, police officer or authorised person and on demand furnish such magistrate, police officer or authorised person with all information in his possession in relation to his journey, aircraft, passengers, crew, cargo or the circumstances of his landing;

(b) shall not allow any goods to be unloaded from the aircraft or any passenger to leave the place of landing without the permission of such magistrate, police officer or authorised person; and

(c) shall not take off from such place without the written permission of such magistrate, police officer or authorised person.

(4) Subject to the provisions of subregulation (5) and except with the prior approval of the Commission, and in accordance with any condition which it may deem necessary to impose, the pilot-in-command of any aircraft, other than an aircraft engaged in a scheduled international air service, which crosses the border of the Republic for the purpose of overflying the territory of the Republic in order to cross the border of Lesotho, Swaziland or Botswana or which crosses a border of any of the said territories for the purpose of overflying the territory of the Republic in order to cross any other border—

(a) shall from the point where the aircraft crosses the border of the Republic fly directly to and make its first landing in the Republic at a designated aerodrome in relation to the territory from across whose border it entered the Republic or across whose border it intends to leave the Republic, as the case may be;

(b) shall after such landing forthwith report to the nearest police officer or authorised person and on demand furnish such police officer or authorised person with all information in his possession in relation to his journey, aircraft, passengers, crew or cargo;

(c) shall not allow any goods to be unloaded from the aircraft or any passenger to leave the aerodrome without the permission of such police officer or authorised person;

(d) shall not take off from such aerodrome without the written permission of such police officer or authorised person; and

(e) shall not, except in an emergency, after such take-off and before crossing the border land at any other place in the Republic: Provided that if he is forced by emergency so to land he shall not continue his journey across the border after such landing but shall comply with the provisions of subregulation (6) as if on a flight originating within the Republic.

(5) The pilot-in-command of an aircraft who is required to comply with the provisions of subregulation (4) but who is forced by emergency to land at a place in the Republic other than a designated aerodrome in relation to the territory from across whose border he entered the Republic—

(a) shall after such landing forthwith report to the nearest magistrate, police officer or authorised person and on demand furnish such magistrate, police officer or authorised person with all information in his possession in relation to his journey, aircraft, passengers, crew, cargo or the circumstances of his landing;

aangewese vliegveld met betrekking tot die gebied oor wie se grens hy die Republiek binnegekom het, te land—

(a) moet hom, na sodanige landing, onverwyld by die naaste landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon aanmeld en op aanvraag sodanige landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon van alle inligting in sy besit met betrekking tot sy reis, lugvaartuig, passasiers, bemanning, vrag of die omstandighede van sy landing voorsien;

(b) mag nie toelaat dat enige goedere van die lugvaartuig afgelaai word nie of dat enige passasier die landingsplek verlaat nie sonder die toestemming van sodanige landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon; en

(c) mag nie vanaf sodanige plek opstyg sonder die skriftelike toestemming van sodanige landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon nie.

(4) Behoudens die bepalings van subregulasie (5) en uitgesonderd met die vooraf verkreeë goedkeuring van die Kommissie, en ooreenkomstig enige voorwaarde wat die Kommissie nodig mag ag om op te lê, moet die gesagvoerder van enige lugvaartuig, uitgesonderd 'n lugvaartuig wat aan 'n vasgestelde internasionale lugdiens deelneem, wat die grens van die Republiek oorsteek met die doel om oor die gebied van die Republiek te vlieg ten einde die grens van Lesotho, Swaziland of Botswana oor te steek, of wat 'n grens van enige van genoemde gebiede oorsteek met die doel om oor die gebied van die Republiek te vlieg ten einde enige ander grens oor te steek—

(a) vanaf die punt waar die lugvaartuig die grens van die Republiek oorsteek, direk na 'n aangewese vliegveld met betrekking tot die gebied oor wie se grens dit die Republiek binnegekom het, of oor wie se grens die lugvaartuig voornemens is om die Republiek te verlaat, na gelang van die geval, vlieg en sy eerste landing in die Republiek by sodanige vliegveld uitvoer;

(b) hom, na sodanige landing, onverwyld by die naaste polisiebeampte of gemagtigde persoon aanmeld, en op aanvraag sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon van alle inligting in sy besit met betrekking tot sy reis, lugvaartuig, passasiers, bemanning of vrag voorsien;

(c) nie toelaat dat enige goedere van die lugvaartuig afgelaai word of dat enige passasier die vliegveld verlaat sonder die toestemming van sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon nie;

(d) nie vanaf sodanige vliegveld opstyg sonder die skriftelike toestemming van sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon nie; en

(e) nie, uitgesonderd in 'n noodgeval, ná sodanige opstyging en voor hy die grens oorsteek op enige ander plek in die Republiek land nie: Met dien verstande dat as hy deur 'n noodgeval daartoe gedwing word om aldus te land, hy nie sy reis oor die grens ná sodanige landing mag voortsit nie, maar aan die bepalings van subregulasie (6) moet voldoen asof op 'n vlug wat in die Republiek ontstaan het.

(5) Die gesagvoerder van 'n lugvaartuig wat aan die vereistes van die bepalings van subregulasie (4) moet voldoen maar wat deur 'n noodgeval daartoe gedwing word om by 'n plek in die Republiek uitgesonderd 'n aangewese vliegveld met betrekking tot die gebied oor wie se grens hy die Republiek binnegekom het, te land—

(a) moet hom, na sodanige landing, onverwyld by die naaste landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon aanmeld en op aanvraag sodanige landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon van alle inligting in sy besit met betrekking tot sy reis, lugvaartuig, passasiers, bemanning, vrag of die omstandighede van sy landing voorsien;

(b) shall not allow any goods to be unloaded from the aircraft or any passenger to leave the place of landing without the permission of such magistrate, police officer or authorised person;

(c) shall not take off from such place without the written permission of such magistrate, police officer or authorised person; and

(d) shall not, except in an emergency after taking off from such place and before crossing the border, land at any other place in the Republic: Provided that if he is forced by any emergency so to land he shall not continue his journey across the border after such landing but shall comply with the provisions of subregulation (6) as if on a flight originating within the Republic.

(6) Except with the prior approval of the Commission and in accordance with any conditions which it may deem necessary to impose, the pilot-in-command of any aircraft other than an aircraft engaged in a scheduled international air service or operated in accordance with the provisions of regulation 10.2 (1) or of an authority granted by the Commission in terms of that regulation which is engaged on a flight other than a flight referred to in subregulation (4), which is intended to leave the Republic across the border of Lesotho, Swaziland or Botswana—

(a) shall depart only from a designated aerodrome in relation to the territory across whose border it is intended to leave the Republic;

(b) shall before such departure report to the nearest police officer or authorised person and on demand furnish such police officer or authorised person with all information in his possession in relation to his journey, aircraft, passengers, crew or cargo;

(c) shall not depart from such aerodrome without the written permission of such police officer or authorised person; and

(d) shall not, except in an emergency, after such departure and before crossing the border, land at any other place in the Republic: Provided that if he is forced by emergency so to land he shall not continue his journey across the border after such landing but shall comply afresh with the provisions of this subregulation.

(7) No passenger or member of the crew of any aircraft which has landed in compliance with the provisions of subregulation (2) (a) or (4) (a) or in circumstances referred to in subregulations (3) and (5), shall leave the aerodrome or place of landing or remove anything from the aircraft without the permission of the magistrate, police officer or authorised person to whom such landing had been reported.

(8) If the pilot-in-command of any aircraft who is charged with an offence in relation to this regulation alleges that such aircraft was forced to make an emergency landing, the *onus* of proving that such a landing was an emergency landing shall rest on that pilot-in-command.

CHAPTER 11 OFFENCES

11.1 Any person who contravenes or fails to comply with any provision of these regulations or a prohibition

(b) mag nie toelaat dat enige goedere van die lugvaartuig afgelaai word nie of dat enige passasier die landingsplek verlaat nie sonder die toestemming van sodanige landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon;

(c) mag nie vanaf sodanige plek opstyg sonder die skriftelike toestemming van sodanige landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon nie; en

(d) mag nie, uitgesonderd in 'n noodgeval, ná opstyg van sodanige plek en voor hy die grens oorstee, op enige ander plek in die Republiek land nie: Met dien verstande dat as hy deur 'n noodgeval daartoe gedwing word om aldus te land, hy nie sy reis oor die grens ná sodanige landing mag voortsit nie, maar aan die bepalings van subregulasie (6) moet voldoen asof op 'n vlug wat in die Republiek ontstaan het.

(6) Uitgesonderd met die vooraf verkreeë goedkeuring van die Kommissie en ooreenkomstig enige voorwaarde wat die Kommissie nodig mag ag om op te lê, moet die gesagvoerder van enige lugvaartuig, uitgesonderd 'n lugvaartuig wat aan 'n vasgestelde internasionale lugdiens deelneem of wat gebruik word kragtens die bepalings van regulasie 10.2 (1) of die bepalings van 'n magtiging deur die Kommissie kragtens daardie regulasie verleen, wat aan 'n vlug deelneem, uitgesonderd 'n vlug wat in subregulasie (4) genoem word, wat bestem is om die Republiek oor die grens van Lesotho, Swaziland of Botswana te verlaat—

(a) slegs vanaf 'n aangewese vliegveld met betrekking tot die gebied oor wie se grens dit die voorneme is om die Republiek te verlaat, vertrek;

(b) hom, voor sodanige vertrek, by die naaste polisiebeampte of gemagtigde persoon aanmeld en op aanvraag sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon van alle inligting in sy besit met betrekking tot sy reis, lugvaartuig, passasiers, bemanning of vrag voorsien;

(c) nie van sodanige vliegveld vertrek sonder die skriftelike toestemming van sodanige polisiebeampte of gemagtigde persoon nie; en

(d) nie, uitgesonderd in 'n noodgeval, ná sodanige vertrek en voor hy die grens oorstee, op enige ander plek in die Republiek land nie: Met dien verstande dat indien hy deur 'n noodgeval daartoe gedwing word om aldus te land, hy nie sy reis oor die grens ná sodanige landing mag voortsit nie, maar opnuut aan die bepalings van hierdie subregulasie moet voldoen.

(7) Geen passasiers of bemanningslid van enige lugvaartuig wat geland het ooreenkomstig die bepalings van subregulasie (2) (a) of (4) (a) of in omstandighede wat in subregulasies (3) en (5) genoem word, mag die vliegveld of landingsplek verlaat of enigiets uit die lugvaartuig verwyder nie sonder die toestemming van die landdros, polisiebeampte of gemagtigde persoon aan wie sodanige landing gerapporteer is.

(8) Indien die gesagvoerder van enige lugvaartuig wat van 'n oortreding in verband met hierdie regulasie aangekla word, beweer dat sodanige lugvaartuig gedwing is om 'n noodlanding uit te voer, rus die bewyslas dat sodanige landing 'n noodlanding was, op daardie gesagvoerder.

HOOFSTUK 11 MISDRYWE

11.1 Enigiemand wat 'n bepaling van hierdie regulasies of 'n verbod opgelê of 'n opdrag gegee of 'n voorwaarde

made or a direction given or a condition imposed in terms thereof shall be guilty of an offence and shall on conviction be liable to the penalties mentioned in section 19 of the Act.

11.2 Any person who obstructs or impedes any other person acting in the exercise or performance of any powers or duties conferred on him by or under these regulations shall be guilty of an offence.

11.3 Every pilot or person in charge of an aircraft or member of the crew thereof or passenger therein, who, being required by a police officer or by an authorised person to comply with any requirements of these regulations fails so to comply, shall be guilty of an offence.

11.4 Any person who uses or permits an aircraft to be used which a police officer or authorised person has given notice may not be used, shall be guilty of an offence.

11.5 If an aircraft is flown in contravention of or fails to comply with these regulations, or any provisions thereof, or if in or in respect of any aircraft any act is committed which is a contravention of these regulations or any provisions thereof, the owner or hirer of the aircraft and the pilot-in-command thereof shall be deemed to have contravened or, as the case may be, failed to comply with these regulations.

11.6 The holder of a licence, certificate or rating who, when called upon by a police officer or an authorised person so to do, refuses or fails to give his name and address, or gives a false name or address, shall be guilty of an offence.

11.7 Any person required under these regulations to be the holder of a licence who, on demand by a police officer or an authorised person, fails to produce his licence or, in the case of a member of an operating crew, his logbook, for inspection by such police officer or authorised person, shall be guilty of an offence.

11.8 Any person obstructing, hindering or interfering with any police officer or authorised person in the exercise of his duties shall be guilty of an offence.

ANNEXURE A

PROHIBITED AND RESTRICTED AREAS

Prohibited area

A.1 The undermentioned area is declared a prohibited area and civil aircraft shall not be flown over it:

De Brug Range.—Situatied near Bloemfontein

Circle 8 nautical miles radius.

Centre Lat. 29°05'30" S.

Long. 25°54' E.

Restricted areas

A.2 The undermentioned areas are declared restricted areas and aircraft shall not be flown over them except at a height exceeding 1 000 feet above the surface:

(1) *Iron and Steel Corporation Works (ISCOR), Pretoria.*

Circle $\frac{1}{2}$ nautical mile radius.

Centre Lat. 25°46'11" S.

Long. 28°07'56" E.

opgelê ingevolge daarvan, oortree of versuim om daaraan te voldoen, begaan 'n misdryf en is by skuldigbevinding strafbaar met die boetes wat in artikel 19 van die Wet genoem word.

11.2 Enigeen wat iemand anders in die uitoefening of die uitvoering van die bevoegdhede of werksaamhede by of kragtens hierdie regulasies aan hom verleen of opgedra, dwarsboom of belemmer, begaan 'n misdryf.

11.3 Elke vlieënier of persoon wat vir 'n lugvaartuig of 'n lid van die bemanning daarvan of 'n passasier daarin verantwoordelik is en wat deur 'n polisiebeampte of 'n gemagtigde persoon gelas word om enigeen van die bepalings van hierdie regulasies na te kom, en versuim om dit te doen, begaan 'n misdryf.

11.4 Enigeen wat 'n lugvaartuig, wat volgens 'n kennisgewing van 'n polisiebeampte of 'n gemagtigde persoon nie gebruik mag word nie, gebruik of toelaat dat dit gebruik word begaan 'n misdryf.

11.5 As 'n lugvaartuig strydig met hierdie regulasies of 'n bepaling daarvan gebruik word of nie daaraan voldoen nie, of as 'n daad wat 'n oortreding van hierdie regulasies of van die bepalings daarvan uitmaak in of ten opsigte van 'n lugvaartuig begaan word, word die eienaar of die huurder van die lugvaartuig en die gesagvoerder daarvan geag hierdie regulasie te oortree het of nie daaraan te voldoen het nie, na gelang van die geval.

11.6 Die houder van 'n lisensie, sertifikaat of graad, wat, wanneer hy deur 'n polisiebeampte of 'n gemagtigde persoon versoek word om sy naam en adres op te gee, weier of versuim om dit te doen of 'n vals naam of adres opgee, begaan 'n misdryf.

11.7 Enigeen wat ingevolge hierdie regulasies die houder van 'n lisensie moet wees en wat op die versoek van 'n polisiebeampte of 'n gemagtigde persoon versuim om sy lisensie of, in die geval van 'n lid van 'n bedryfsbemanning, sy logboek vir inspeksie deur die polisiebeampte of gemagtigde persoon, te toon, begaan 'n misdryf.

11.8 Enigeen wat 'n polisiebeampte of gemagtigde persoon in die uitvoering van sy plig dwarsboom, hinder of belemmer, begaan 'n misdryf.

AANHANGSEL A

VERBODE EN BEPERKTE GEBIEDE

Verbode gebied

A.1 Ondergenoemde gebied is tot verbode gebied verklaar en burgerlike lugvaartuie mag nie daarvoor vlieg nie:

Skietbaan De Brug.—Geleë naby Bloemfontein.

Sirkel straal 8 seemyl.

Middelpunt S.B. 29°05'30".

O.L. 25°54'.

Beperkte gebiede

A.2 Ondergenoemde gebiede is tot beperkte gebiede verklaar en lugvaartuie mag nie daarvoor vlieg nie, behalwe op 'n hoogte van meer as 1 000 voet bo die oppervlak:

(1) *Werke van die Yster- en Staalkorporasie (YSKOR), Pretoria.*

Sirkel straal $\frac{1}{2}$ seemyl.

Middelpunt S.B. 25°46'11".

O.L. 28°07'56".

(2) *Van der Bijl Steelworks*.—Situatied naby Vereeniging.
Circle 1 nautical mile radius.
Centre Lat. $26^{\circ}40'10''$ S.
 Long. $27^{\circ}49'05''$ E.

(3) *Modderfontein Explosives Factory*.—Situatied naby Kempton Park.

Circle 1 nautical mile radius.
Centre Lat. $26^{\circ}04'43''$ S.
 Long. $28^{\circ}09'35''$ E.

(4) *Somerset West Explosives Factory*.—Situatied naby Somerset West.

Circle 1 nautical mile radius.
Centre Lat. $34^{\circ}04'50''$ S.
 Long. $18^{\circ}47'43''$ E.

(5) *Ganspan Explosives Store*.—Situatied naby Christiana.

Circle 2 nautical miles radius.
Centre Lat. $27^{\circ}58'$ S.
 Long. $24^{\circ}47'$ E.

(6) *Lenz*.—Situatied approximately 16 nautical miles south-west of Johannesburg.

Circle $1\frac{1}{2}$ nautical miles radius.
Centre Lat. $26^{\circ}19'20''$ S.
 Long. $27^{\circ}49'10''$ E.

(7) *Simonstown*.

Circle $1\frac{1}{2}$ nautical miles radius.
Centre Lat. $34^{\circ}12'00''$ S.
 Long. $18^{\circ}26'00''$ E.

(8) *South African Coal, Oil and Gas Corporation, Limited (SASOL) Factory, Sasolburg*.

Circles 1 nautical mile radius.
Centres Lat. $26^{\circ}49'35''$ S.
 Long. $27^{\circ}50'52''$ E.
 and
 Lat. $26^{\circ}48'21''$ S.
 Long. $27^{\circ}51'17''$ E.

and the outer common tangents to these circles.

(9) *Seal Colony at Wolf's Bay*.—Situatied naby Lüderitz, S.W.A.

Circle 2 nautical miles radius.
Centre Lat. $26^{\circ}49'18''$ S.
 Long. $15^{\circ}07'30''$ E.

(10) *Bird Island at Walvis Bay*.

Circle 1 nautical mile radius.
Centre Lat. $22^{\circ}52'36''$ S.
 Long. $14^{\circ}32'12''$ E.

(2) *Van der Bijl-staalwerke*.—Geleë naby Vereeniging.
Sirkel straal 1 seemyl.

Middelpunt S.B. $26^{\circ}40'10''$.
 O.L. $27^{\circ}49'05''$.

(3) *Springstoffabriek, Modderfontein*.—Geleë naby Kempton Park.

Sirkel straal 1 seemyl.
Middelpunt S.B. $26^{\circ}04'43''$.
 O.L. $28^{\circ}09'35''$.

(4) *Springstoffabriek, Somerset-Wes*.—Geleë naby Somerset-Wes.

Sirkel straal 1 seemyl.
Middelpunt S.B. $34^{\circ}04'50''$.
 O.L. $18^{\circ}47'43''$.

(5) *Springstofmagasyn, Ganspan*.—Geleë naby Christiana.

Sirkel straal 2 seemyl.
Middelpunt S.B. $27^{\circ}58'$.
 O.L. $24^{\circ}47'$.

(6) *Lenz*.—Geleë ongeveer 16 seemyl suidwes van Johannesburg.

Sirkel straal $1\frac{1}{2}$ seemyl.
Middelpunt S.B. $26^{\circ}19'20''$.
 O.L. $27^{\circ}49'10''$.

(7) *Simonstad*.

Sirkel straal $1\frac{1}{2}$ seemyl.
Middelpunt S.B. $34^{\circ}12'00''$.
 O.L. $18^{\circ}26'00''$.

(8) *Fabriek van die Suid-Afrikaanse Steenkool-, Olie- en Gaskorporasie, Beperk (SASOL), Sasolburg*.

Sirkels straal 1 seemyl.
Middelpunte S.B. $26^{\circ}49'35''$.
 O.L. $27^{\circ}50'52''$.
 en
 S.B. $26^{\circ}48'21''$.
 O.L. $27^{\circ}51'17''$.

en die buitenste gemene raaklyne van hierdie sirkels.

(9) *Robbekolonie by Wolfsbaai*.—Geleë naby Lüderitz, S.W.A.

Sirkel straal 2 seemyl.
Middelpunt S.B. $26^{\circ}49'18''$.
 O.L. $15^{\circ}07'30''$.

(10) *Voëleiland by Walvisbaai*.

Sirkel straal 1 seemyl.
Middelpunt S.B. $22^{\circ}52'36''$.
 O.L. $14^{\circ}32'12''$.

(11) *Seal Colony and bird platforms at Cape Cross, S.W.A.*

A strip 1 nautical mile seaward, 3 nautical miles inland and 9 nautical miles long south of a point—

Lat. $21^{\circ}46'$ S.

Long. $13^{\circ}58'$ E.

(12) *Voortrekker Monument.*—Situating near Pretoria.

Circle $\frac{1}{2}$ nautical mile radius.

Centre Lat. $25^{\circ}46'35''$ S.

Long. $28^{\circ}10'35''$ E.

(13) *Robben island.*—Near Cape Town.

Circle 1,5 nautical mile radius.

Centre Lat. $33^{\circ}48'20''$ S.

Long. $18^{\circ}22'10''$ E.

A.3 The undermentioned area is declared a restricted area and aircraft shall not be flown over it except at a height exceeding 1 000 feet above mean sea level:

Umbogintwini.—Situating near the Louis Botha Airport (Durban).

Circle 0,6 nautical mile radius.

Centre Lat. $30^{\circ}01'20''$ S.

Long. $30^{\circ}54'00''$ E.

A.4 The undermentioned area is declared a restricted area and aircraft shall not be flown over it:

(1) Below an altitude of 7 000 feet; or

(2) at and above an altitude of 7 000 feet, except with and in accordance with a clearance issued by air traffic control at the Jan Smuts Airport:

Pelindaba.—Situating near the Hartbeespoort Dam. The area bounded by straight lines joining the following points consecutively:

Lat. $25^{\circ}46'$ S,	Long. $27^{\circ}54'42''$ E.
Lat. $25^{\circ}45'05''$ S,	Long. $27^{\circ}59'28''$ E.
Lat. $25^{\circ}48'52''$ S,	Long. $27^{\circ}59'47''$ E.
Lat. $25^{\circ}49'37''$ S,	Long. $27^{\circ}54'09''$ E.
Lat. $25^{\circ}48'35''$ S,	Long. $27^{\circ}53'45''$ E.
Lat. $25^{\circ}47'40''$ S,	Long. $27^{\circ}53'45''$ E.
Lat. $25^{\circ}46'$ S,	Long. $27^{\circ}54'42''$ E.

A.5 The undermentioned area is declared a restricted area and no flight shall be undertaken therein unless the aircraft concerned is equipped as prescribed for flight under IFR and icing conditions and the pilot-in-command is the holder of a valid instrument rating, when the weather conditions during the period of the proposed flight are, or are officially forecast, to be—

(a) below VFR minima; or

(b) the cloud base is less than 800 feet above the surface on or for a distance of 15 nautical miles measured in the horizontal plane, on either side of the proposed flight track: Provided that if the VFR minima requirements are met, a flight may be undertaken when the aircraft is flown clear of cloud with not more than

(11) *Robbekolonie en voëlplatforms by Kaapkruiis, S.W.A.*

'n Strook 1 seemyl seewaarts, 3 seemyl na die binneland en 9 seemyl lank suid van 'n punt—

S.B. $21^{\circ}46'$.

O.L. $13^{\circ}58'$.

(12) *Voortrekkermonument.*—Geleë naby Pretoria.

Sirkel straal $\frac{1}{2}$ seemyl.

Middelpunt S.B. $25^{\circ}46'35''$.

O.L. $28^{\circ}10'35''$.

(13) *Robbeneiland.*—Naby Kaapstad.

Sirkel straal 1,5 seemyl.

Middelpunt S.B. $33^{\circ}48'20''$.

O.L. $18^{\circ}22'10''$.

A.3 Ondergenoemde gebied is tot beperkte gebied verklaar en lugvaartuie mag nie daarvoor vlieg nie behalwe op 'n hoogte van meer as 1 000 voet bo gemiddelde seevlak:

Umbogintwini.—Geleë naby die Louis Bothalughawe (Durban).

Sirkel straal 0,6 seemyl.

Middelpunt S.B. $30^{\circ}01'20''$.

O.L. $30^{\circ}54'00''$.

A.4 Ondergenoemde gebied is tot beperkte gebied verklaar en lugvaartuie mag nie daarvoor vlieg nie:

(1) Op 'n altitude van minder as 7 000 voet; of

(2) op 'n altitude van 7 000 en meer as 7 000 voet, behalwe met en in ooreenstemming met 'n klaring wat deur lugverkeersleiding by die Jan Smuts lughawe uitgereik is:

Pelindaba.—Geleë naby die Hartbeespoortdam. Die gebied begrens deur reguit lyne wat die volgende punte agtereenvolgend verbind:

S.B. $25^{\circ}46'$,	O.L. $27^{\circ}54'42''$.
S.B. $25^{\circ}45'05''$,	O.L. $27^{\circ}59'28''$.
S.B. $25^{\circ}48'52''$,	O.L. $27^{\circ}59'47''$.
S.B. $25^{\circ}49'37''$,	O.L. $27^{\circ}54'09''$.
S.B. $25^{\circ}48'35''$,	O.L. $27^{\circ}53'45''$.
S.B. $25^{\circ}47'40''$,	O.L. $27^{\circ}53'45''$.
S.B. $25^{\circ}46'$,	O.L. $27^{\circ}54'42''$.

A.5 Ondergenoemde gebied is tot beperkte gebied verklaar en geen vlug mag in die gebied onderneem word tensy die betrokke lugvaartuig soos voorgeskryf vir vlieg onder IFR- en ystoestande uitgerus is en die gesagvoerder die houer is van 'n geldige instrumentvliegraad, wanneer die weersomstandighede gedurende die vliegtuipad van die voorgestelde vlug—

(a) benede VFR-minima is of amptelik as sodanig voorspel word; of

(b) die wolkbasis minder as 800 voet bo die oppervlak is op of vir 'n afstand van 15 seemyl, gemeet in die horisontale vlak, aan weerskante van die voorgestelde vliegroeie of as sodanig voorspel word: Met dien verstande dat indien daar aan die minimum VFR-vereistes voldoen word, 'n vlug onderneem mag word

4/8 cloud cover between it and the surface and the base of such cloud is not less than 500 feet above the surface:

The area bounded by a straight line drawn from a point at Lat. 23° 50' S Long. 30° 10' E (Tzaneen) to a point at Lat. 24° 33' S Long. 31° 02' E (Klaserie) and drawn further from this point to a point at Lat. 26° 38' S Long. 30° 40' E (Amsterdam), from this point to a point at Lat. 28° 45' S Long. 31° 53' E (Empangeni), from this point to a point at Lat. 30° 44' S Long. 30° 27' E (Port Shepstone), from this point to a point at Lat. 30° 20' S Long. 28° 49' E (Matatiele), from this point to a point at Lat. 30° 05' S Long. 28° 52' E (South Africa/Lesotho border), from this point northwards and westwards along the South-Africa/Lesotho border to a point at 28° 46' S 28° 53' E (Mont-aux-Sources), from this point to a point at Lat. 26° 31' S Long. 30° 00' E (Ermelo) and from this point to the first-mentioned point at Lat. 23° 50' S Long. 30° 10' E (Tzaneen).

A.6 The undermentioned area is declared a restricted area and civil aircraft shall not be flown over it except at a height exceeding flight level 110:

Dunnottar Military Flying Area.—The area situated south-east of Jan Smuts Airport and bounded by a line drawn from a point at Lat. 26° 03' S Long. 29° 02' 30" E (Ogies) along the road to a point at Lat. 26° 16' S Long. 29° 14' E (Kriel) and drawn further from this point along the road to a point at Lat. 26° 25' 50" S Long. 29° 05' 20" E (Kinross), from this point along the road to a point at Lat. 26° 47' 40" S Long. 28° 55' 50" E (Val Railway Station), from this point along the railway line to Heidelberg to the point where the said railway line is intersected by the arc of a circle having a radius of 12,5 nautical miles measured from a point at Lat. 26° 24' S Long. 28° 34' E, from this point eastwards, northwards and westwards along the said arc to the point where the arc is intersected by the railway line between Welgedacht and Ogies and from this point along the said railway line to the first-mentioned point at Lat. 26° 03' S Long. 29° 02' 30" (Ogies): Provided that—

(a) civil aircraft may fly within the area at an altitude of 6 000 feet or lower; and

(b) civil aircraft may fly within the area between an altitude of 6 000 feet and flight level 110 if specifically authorised to do so by air traffic control at the Jan Smuts Airport.

ANNEXURE B

GROUND/AIR EMERGENCY SIGNALLING CODE

B.1 (1) Efforts should be made to provide as big a colour contrast as possible between the material used for the symbols and the background against which the symbols are exposed.

(2) Symbols should be at least 2,5 m in height or larger if possible. Care should be taken to lay out symbols exactly as depicted to avoid confusion with other symbols.

(3) In addition to using these symbols every effort is to be made to attract attention by means of radio, flares, smoke or other available means.

(4) A space of 3 m should separate the elements of symbols 2, 7, 10, 14 and 17.

mits die lugvaartuig weg van wolke af gevlieg word met hoogstens 4/8 wolkbedekking tussen die lugvaartuig en die oppervlakte en die basis van daardie wolke minstens 500 voet bo die oppervlakte is:

Die gebied begrens deur 'n reguit lyn getrek vanaf 'n punt by S.B. 23° 50' O.L. 30° 10' (Tzaneen), tot by 'n punt by S.B. 24° 33' O.L. 31° 02' (Klaserie) en verder getrek van hierdie punt af tot by 'n punt by S.B. 26° 38' O.L. 30° 40' (Amsterdam), van hierdie punt af tot by 'n punt by S.B. 28° 45' O.L. 31° 53' (Empangeni), van hierdie punt af tot by 'n punt by S.B. 30° 44' O.L. 30° 27' (Port Shepstone), van hierdie punt af tot by 'n punt by S.B. 30° 20' O.L. 28° 49' (Matatiele), van hierdie punt af tot by 'n punt by S.B. 30° 05' O.L. 28° 52' (Suid-Afrika/Lesotho-grens), van hierdie punt af noordwaarts en weswaarts tot by 'n punt by S.B. 28° 46' O.L. 28° 53' (Mont-aux-Sources), van hierdie punt af tot by 'n punt by S.B. 26° 31' O.L. 30° 00' (Ermelo) en van hierdie punt tot by eersgenoemde punt by S.B. 23° 50' O.L. 30° 10' (Tzaneen).

A.6 Ondergenoemde gebied is tot beperkte gebied verklaar en burgerlugvaartuie mag nie daaroor vlieg nie behalwe op 'n hoogte van meer as vlugvlak 110:

Militêre Vlieggebied Dunnottar.—Die gebied geleë suidoos van Jan Smutslughawe en begrens deur 'n lyn getrek vanaf 'n punt by S.B. 26° 03' O.L. 29° 02' 30" (Ogies) met die pad tot by 'n punt by S.B. 26° 16' O.L. 29° 14' (Kriel) en verder getrek van hierdie punt af met die pad tot by 'n punt by S.B. 26° 25' 50" O.L. 29° 05' 20" (Kinross), van hierdie punt af met die pad tot by 'n punt by S.B. 26° 47' 40" O.L. 28° 55' 50" (Val-spoorwegstasie), van hierdie punt af met die spoorlyn na Heidelberg tot by die punt waar genoemde spoorlyn gesny word deur die boog van 'n sirkel met 'n straal van 12,5 seemyl gemeet vanaf 'n punt by S.B. 26° 24' O.L. 28° 34', van hierdie punt af ooswaarts, noordwaarts en weswaarts met die genoemde boog tot by die punt waar die boog gesny word deur die spoorlyn tussen Welgedacht en Ogies en van hierdie punt af met die genoemde spoorlyn tot by eersgenoemde punt by S.B. 26° 03' O.L. 29° 02' 30" (Ogies): Met dien verstande dat—

(a) burgerlike lugvaartuie binne die gebied op 'n altitude van 6 000 voet of laer mag vlieg; en

(b) burgerlike lugvaartuie binne die gebied tussen 'n altitude van 6 000 voet en vlugvlak 110 mag vlieg indien uitdruklik daartoe gemagtig deur lugverkeersleiding by die Jan Smutslughawe.

AANHANGSEL B

GROND-LUGNOODSEINKODE

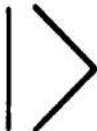
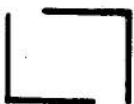
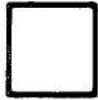
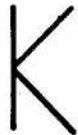
B.1 (1) Pogings moet aangewend word om die kleurstelling tussen die materiaal wat vir die simbole gebruik word en die agtergrond waarteen die simbole vertoon word, so skerp moontlik te maak.

(2) Die simbole moet minstens 2,5 m hoog, of hoër indien moontlik, wees. Sorg moet gedra word dat die simbole gerangskik word presies soos hulle afgeteken is ten einde verwarring met ander simbole te voorkom.

(3) Behalwe die gebruik van hierdie simbole, moet alle pogings aangewend word om die aandag te trek by wyse van die radio, fakkels, rook of ander beskikbare middels.

(4) 'n Ruimte van 3 m moet tussen die dele van die simbole 2, 7, 10, 14 en 17 gelaat word.

Ground/Air emergency signalling
code
Grond/Lug-noodseinkode

1. Require doctor Serious injuries Dokter nodig Ernstige beserings		10. Will attempt take-off Sal probeer opstyg	
2. Require medical supplies Mediese voorrade nodig		11. Aircraft seriously damaged Vliegtuig ernstig beskadig	
3. Unable to proceed Kan nie verder gaan nie		12. Probably safe to land here Waarskynlik veilig om hier te land	
4. Require food and water Voedsel en water nodig		13. Require fuel and oil Brandstof en olie nodig	
5. Require firearms and ammunition Vuurwapens en ammunisie nodig		14. All well Alles reg	
6. Require maps and compass Kaarte en kompas nodig		15. No Nee	
7. Require signal lamp with battery and radio Seinlamp met battery en radio nodig		16. Yes Ja	
8. Indicate direction to proceed Dui rigting aan wat ingeslaan moet word		17. Not understood Verstaan nie	
9. Am proceeding in this direction Ek gaan in hierdie rigting		18. Require engineer Ingenieur nodig	

Note.—When using smoke or fire as a means of attracting attention, three evenly spaced fires located across wind shall be used.

Opmerking.—Wanneer rook of vuur gebruik word om die aandag te trek, moet drie vure ewer van mekaar af, dwars op die wind-rigting gebruik word.

CONTENTS**Transport, Department of
Government Notice**

<i>No.</i>	<i>Page</i>
R.1753. Rules of the Air, Air Traffic Services ...	1

INHOUD**Vervoer, Departement van
Goewermentskennisgewing**

<i>No.</i>	<i>Bladsy</i>
R.1753. Vliegeregels, Lugverkeersdienste ...	1

