



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

REGULATION GAZETTE No. 3497

REGULASIEKOERANT No. 3497

PRICE (GST included) 30c PRYS (AVB ingesluit)

Registered at the Post Office as a Newspaper

ABROAD 40c BUITELANDS

As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer

POST FREE • POSVRY

Vol. 208

PRETORIA, 15 OCTOBER 1982
OKTOBER

No. 8419

GOVERNMENT NOTICE

DEPARTMENT OF TRANSPORT

No. R. 2189

15 October 1982

AERODROME REGULATIONS, 1982

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

SCHEDULE

CHAPTER 1

General

Title

1.1 These Regulations may be cited as the Aerodrome Regulations, 1982.

Definitions and abbreviations

1.2 In these Regulations "the Act" means the Aviation Act, 1962 (Act 74 of 1962), and any expression to which a meaning has been assigned in the Act, shall bear such meaning and, unless the context otherwise indicates—

"aerodrome" means a defined area on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft (vliegveld);

"aerodrome elevation" means the elevation of the highest point of the landing area (vliegvelddelevasie);

"aerodrome reference point" means the point on an aerodrome established and marked by the Commissioner for Civil Aviation as the reference point of that aerodrome (vliegvelduitgangspunt);

"aeronautical information circular (AIC)" means a circular containing information that does not qualify for the origination of a NOTAM or for inclusion in the AIP but which relates to flight safety, air navigation or technical, administrative or legislative matters (lugvaartinligtingsomsendbrief);

"aeronautical information publication (AIP)" means a publication containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation (lugvaartgids);

GOEWERMENTSKENNISGEWING

DEPARTEMENT VAN VERVOER

No. R. 2189

15 Oktober 1982

VLEGVELDREGULASIES, 1982

Die Minister van Vervoerwese het kragtens die bepalings van artikel 22 van die Lugvaartwet, 1962 (Wet 74 van 1962), die Regulasies in die Bylae uitgevaardig.

BYLAE

HOOFSTUK 1

Algemeen

Naam

1.1 Hierdie Regulasies kan as die Vliegveldregulasies, 1982, aangehaal word.

Woordomskeywing en afkortings

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

"aanloopbaan" 'n bepaalde reghoekige terrein, op 'n vliegveld op land, wat voorberei is vir die landing en opstyging van lugvaartuie (runway);

"AIC" lugvaartinligtingsomsendbrief (AIC);

"AIP" lugvaartgids (AIP);

"binnesweefbaan" die vasgestelde lugruimte bokant 'n binnesweefgebied waardeur lugvaartuie in vlug 'n strook of 'n kanaal binnesweef of verlaat (approach way);

"binnesweefgebied" 'n gebied van omskrewe grense op die oppervlakte van die grond of water wat grens aan die end van 'n strook in die geval van 'n vliegveld op land of aan die end van 'n kanaal in die geval van 'n watervliegveld (approach area);

"dag" die tydperk van 15 minute voor sonsopgang tot 15 minute na sonsondergang, sonsopgang en sonsondergang synde soos aangetoon in die publikasie "Tye van Sonop, Sononder en Plaaslike Skynbare Middag van die Suid-Afrikaanse Astronomiese Observatorium" (day);

"aeroplane" means a power-driven, heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight (vliegtuig);

"AIC" means aeronautical information circular (AIC);

"AIP" means aeronautical information publication (AIP);

"aircraft" means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air, other than the reactions of the air against the earth's surface (lugvaartuig);

"approach area" means an area of defined limits on the surface of the ground or water abutting the end of a strip in the case of a land aerodrome and the end of a channel in the case of a water aerodrome (binnesweefgebied);

"approach way" means the determined airspace over an approach area, through which aircraft in flight approach or leave a strip or a channel (binnesweefbaan);

"apron" means an area, on a land aerodrome, prepared for the purpose of providing aircraft with parking space for the embarkation or disembarkation of passengers, the loading or unloading of mail or cargo, refuelling or the undergoing of maintenance (laaiblad);

"boundary obstruction lights" means the boundary lights installed on or between obstructions and the landing area or delimiting closed portions of the landing area (grenshindernisligte);

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

"day" means the period of time from 15 minutes before sunrise to 15 minutes after sunset, sunrise and sunset being as given in the publication "Times of Sunrise, Sunset and Local Apparent Noon of the South African Astronomical Observatory" (dag);

"elevation" means the vertical distance of a point or a level on or affixed to the surface of the earth measured from mean sea level (elevasie);

"flight" means from the moment an aircraft commences its take-off run until the moment it completes its next landing run (vlug);

"height" means—

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

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

"helicopter" means a heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes (helikopter);

"landing area" means that part of the movement area intended for the landing and take-off of aircraft (landingsgebied);

"LCN" means the load classification number assigned to a runway and which is evaluated from the bearing capabilities of that runway (LCN);

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

"maximum certificated mass" means the maximum permissible mass shown in the flight manual or other document associated with the certificate of airworthiness at which an aircraft may commence its take-off run under standard atmospheric conditions at sea-level (maksimum gesertifiseerde massa);

"drumpel" die begin van daardie gedeelte van die aanloopbaan wat vir landing gebruik kan word (threshold);

"elevasie" die vertikale afstand van 'n punt of a vlak op of vas aan die aarde se oppervlak, gemeet vanaf die gemiddelde seespieël (elevation);

"geldige", wanneer dit gebruik word in verband met 'n lisensie wat kragtens hierdie Regulasies uitgereik, heruitgereik of hernieu is, dat al die vereistes van toepassing op sodanige lisensie, soos in hierdie Regulasies voorgeskrif, nagekom is (valid);

"grenshindernisligte" die grensligte wat op of tussen hindernisse en die landingsterrein aangebring is of wat geslote dele van die landingsterrein afbaken (boundary obstruction lights);

"helikopter" 'n lugvaartuig wat swaarder is as lug en wat in vlug gesteun word deur die reaksies van die lug op een of meer kragaaangedrewe rotors op wesenlik vertikale asse (helicopter);

"hoogte"—

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

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

"Kommissaris van Burgerlugvaart" Die Kommissaris van Burgerlugvaart wat kragtens artikel 3 (3) (iii) 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);

"laaiblad" 'n terrein op 'n vliegveld op land wat voorberei is vir die doel om aan lugvaartuie staanplek te verskaf vir die inskeping of ontskeping van passasiers, die op- of aflaai van pos of vrag, die inname van brandstof of die ondergaan van onderhoud (apron);

"landingsgebied" daardie gedeelte van die bewegingsgebied wat bedoel is vir die landing en die opstyging van lugvaartuie (landing area);

"LCN" die lasklassifikasiesyfer toegeken aan 'n aanloopbaan en wat bereken word volgens die drakragvermoë van daardie aanloopbaan (LCN);

"lugvaartgids (AIP)" 'n publikasie wat lugvaartinligting van 'n blywende aard bevat wat noodsaaklik is vir lugnavigasie (aeronautical information publication);

"lugvaartinligtingsomsendbrief (AIC)" 'n omsendbrief wat inligting bevat wat nie gepas is vir die uitreiking van 'n NOTAM of vir insluiting in die AIP nie, maar wat betrekking het op vliegveiligheid, lugnavigasie of tegniese, administratiewe of wetgewende aangeleenthede (aeronautical information circular);

"lugvaartuig" enige masjien wat in die atmosfeer deur die reaksies van die lug, behalwe die reaksies van die lug teen die aarde se oppervlakte, steun kan kry (aircraft);

"maksimum gesertifiseerde massa" die maksimum toelaatbare massa waarop 'n lugvaartuig volgens die vlughandboek of ander dokument betreffende die lugwaardighedsertifikaat onder standaardatmosferiese toestande by seespieël mag begin opstyg (maximum certificated mass);

"manoevreergebied" daardie deel van 'n vliegveld wat gebruik word vir die opstyging en landing van lugvaartuie en vir die oppervlakte beweging van lugvaartuie wat gepaard gaan met opstyging en landing, laaiblaie uitgesluit (manoevreering area);

"nag" die tydperk van 15 minute na sonsondergang tot 15 minute voor sonsopgang, sonsondergang en sonsopgang synde soos aangetoon in die publikasie "Tye van Sonop, Sononder en Plaaslike Skynbare Middag van die Suid-Afrikaanse Astronomiese Observatorium" (night);

"night" means the period from 15 minutes after sunset to 15 minutes before sunrise, sunset and sunrise being as given in the publication "Times of Sunrise, Sunset and Local Apparent Noon of the South African Astronomical Observatory" (nag);

"NOTAM" means a notice containing information concerning the establishment or condition of or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations; a NOTAM Class I being a notice distributed by means of telecommunication and a NOTAM Class II being a notice distributed by means other than telecommunication (NOTAM);

"runway" means a defined rectangular area, on a land aerodrome, prepared for the landing and take-off of aircraft (aanloopbaan);

"state aircraft" means aircraft used in military, customs, police or other government services (staatslugvaartuig);

"strip" means a defined area, including the runway and stopway, if provided, intended—

(a) to reduce the risk of damage to aircraft running off a runway; and

(b) to protect aircraft flying over it during take-off or landing operations (strook);

"taxiway" means a defined path, on a land aerodrome, selected or prepared for the use of taxiing aircraft (rybaan);

"threshold" means the beginning of that portion of the runway which can be used for landing (drumpel);

"valid", when used in connection with a licence issued, re-issued or renewed under these Regulations, means that all the requirements applicable to such licence, as prescribed by these Regulations, have been complied with (geldige).

Application

1.3 These Regulations or, in the case contemplated in paragraph (c), the relevant part thereof, shall not apply to—

(a) military personnel in the execution of their duties;

(b) military aircraft, except where such aircraft are in use on civil aerodromes;

(c) any aircraft or person to which or to whom the Minister on the recommendation of the Commissioner for Civil Aviation, directs that these regulations or any part thereof shall not apply.

Functions of the Commissioner for Civil Aviation

1.4 The Commissioner for Civil Aviation is charged with the carrying out of these Regulations subject to the directions of the Commission, and shall perform the functions assigned to him by these Regulations.

Appointment of authorised persons

1.5 The Commissioner for Civil Aviation may appoint certain persons (hereinafter referred to as authorised persons), who will be responsible for the carrying out, subject to the control and directions of the Commissioner for Civil Aviation, of the provisions of the Act and of these Regulations.

"NOTAM" 'n kennisgewing wat inligting bevat oor die totstandkoming of toestand van of verandering in enige lugvaartfasiliteit, -diens, -prosedure of -gevaar, waarvan tydig kennisname noodsaaklik is vir personeel wat by vliegbedrywighede betrokke is; 'n NOTAM klas I is 'n kennisgewing wat deur middel van telekommunikasie versprei word en 'n NOTAM klas II is 'n kennisgewing wat deur ander middele as telekommunikasie versprei word (NOTAM);

"rybaan" 'n bepaalde baan, op 'n vliegveld op land, wat gekies of voorberei is vir lugvaartuie om langs te ry (taxiway);

"staatslugvaartuig" 'n lugvaartuig wat in militêre, doeane-, polisie- of ander goewermentsdiens gebruik word (State aircraft);

"strook" 'n bepaalde gebied, insluitende die aanloopbaan en stopweg, indien voorsien, bedoel om—

(a) die risiko van skade aan lugvaartuie wat van 'n aanloopbaan afloop te verminder; en

(b) om lugvaartuie wat daaroor vlieg tydens opstygings- of landingsbedrywighede te beskerm (strip);

"vliegtuig" 'n kragaangedrewe lugvaartuig wat swaarder is as lug en wat sy hefkrag in vlug hoofsaaklik ontleen aan aërodinamiese reaksies op oppervlaktes wat onder bepaalde vliegtoestande onveranderd bly (aeroplane);

"vliegveld" 'n bepaalde gebied op land of water (insluitende enige geboue, installasies en toerusting) wat bedoel is om geheel of gedeeltelik gebruik te word vir die aankoms, vertrek en oppervlaktbewegings van lugvaartuie (aerodrome);

"vliegveld-elevasie" die elevasie van die hoogste punt van die landingsgebied (aerodrome elevation);

"vliegvelduitgangspunt" die punt op 'n vliegveld wat deur die Kommissaris van Burgerlugvaart bepaal en gemerk is as die uitgangspunt van daardie vliegveld (aerodrome reference point);

"vlug" vanaf die oomblik waarop 'n lugvaartuig sy opstygloop begin tot die oomblik waarop hy sy volgende landingsuitloop voltooi (flight).

Toepassing

1.3 Hierdie Regulasies of, in die geval beoog in paragraaf (c), die betrokke deel daarvan, is nie van toepassing nie op—

(a) militêre personeel by die uitvoering van hul werksaamhede;

(b) militêre lugvaartuie, behalwe waar dié lugvaartuie by burgerlike vliegvelde in gebruik is;

(c) 'n lugvaartuig of iemand waarop of op wie die Minister, op aanbeveling van die Kommissaris van Burgerlugvaart gelas dat hierdie regulasies of 'n deel daarvan nie van toepassing is nie.

Werkzaamhede van die Kommissaris van Burgerlugvaart

1.4 Die Kommissaris van Burgerlugvaart is belas met die uitvoering van hierdie Regulasies onderworpe aan die voorskrifte van die Kommissie, en verrig die werkzaamhede wat by hierdie Regulasies aan hom opgedra word.

Aanstelling van gemagtigde persone

1.5 Die Kommissaris van Burgerlugvaart kan sekere persone (hieronder gemagtigde persone genoem) aanstel wat verantwoordelik sal wees vir die uitvoering, onderworpe aan die beheer en voorskrifte van die Kommissaris van Burgerlugvaart, van die bepalings van die Wet en van hierdie Regulasies.

Powers of authorised persons

1.6 An authorised person may enter and inspect any aerodrome, hangar or aircraft, or any operational servicing or manufacturing, processing or test organisation engaged in or associated with aviation and inspect any aircraft equipment, components, parts or materials in order to ascertain whether the provisions of the Act and of these Regulations have been or are being complied with, and may require the production of all documents access to which is reasonably required by him for the proper performance of his functions.

1.7 Any police officer or authorised person may at any time—

(a) require a pilot of an aircraft to furnish his name and address and give any other particulars required as to his identity;

(b) require any person on an aerodrome or in an aircraft to furnish his name and address and give any other particulars as to his identity and to give such information as is in his power to give as to the identity of the pilot or owner of any aircraft;

(c) require the owner of an aircraft to furnish such information as may be necessary concerning the identity of the pilot of that aircraft at any time or during any particular period;

(d) ascertain the mass of any aircraft with its load or the mass thereof unladen and for that purpose require any passengers or goods to be removed from such aircraft;

(e) call upon any person required by these Regulations to be the holder of a licence to produce such licence or in the case of a member of an operating crew, his log-book, for inspection within a reasonable time to be stipulated by such authorised person;

(f) call upon the owner or pilot-in-command of any aircraft to produce or cause to be produced for inspection any certificate, licence or log-book relating to the aircraft and, if it carries passengers or cargo, the list of names of the passengers or the bill of lading and the manifest, as the case may be.

1.8 An aerodrome manager appointed in terms of regulation 2.4 shall, at aerodromes where no air traffic control has been established or at controlled aerodromes when air traffic control is not in operation, be responsible for the maintenance of flying discipline on and in the vicinity of such aerodrome.

Issue of licences

1.9 (1) All licences required by these Regulations shall be issued or renewed or rendered valid by the Commissioner for Civil Aviation who shall, prior to the issue or renewal or validation of such licence by him, satisfy himself that the applicant satisfies the requirements for the issue or renewal or validation of the licence and is in all respects a suitable person to be the holder of the licence applied for.

(2) The person applying for the renewal or issue of a licence under these Regulations shall satisfy the Commissioner for Civil Aviation that he is ordinarily resident in the Republic and that he is able to speak, read and write one or other of the official languages of the Republic.

Change of address

1.10 The holder of any licence under these Regulations shall within 14 days from the date of any change of his permanent address notify the Commissioner for Civil Aviation of such change of address.

Bevoegdheid van gemagtigde persone

1.6 'n Gemagtigde persoon kan enige vliegveld, loods of lugvaartuig of enige bedryfsbedienings- of vervaardigings-, proesersings- of toetsorganisasie wat by lugvaart betrokke of daarmee geassosieer is, binnegaan en inspekteer en enige lugvaartuiguitrusting, -komponente, -onderdele of -materiaal ondersoek, ten einde vas te stel of die bepalings van die Wet en van hierdie Regulasies nagekom is of word, en kan die voorlegging eis van alle dokumente waarin insae deur hom redelikerwys nodig is vir die behoorlike verrigting van sy werksaamhede.

1.7 'n Polisiebeampte of 'n gemagtigde persoon kan te eniger tyd—

(a) 'n vlieënier van 'n lugvaartuig versoek om sy naam en adres op te gee en om ander vereiste besonderhede betreffende sy identiteit te verstrek;

(b) enigeen op 'n vliegveld of in 'n lugvaartuig versoek om sy naam en adres op te gee en ander besonderhede betreffende sy identiteit te verstrek en om die inligting waaroor hy beskik betreffende die identiteit van die vlieënier of eienaar van 'n lugvaartuig, te verstrek;

(c) die eienaar van 'n lugvaartuig versoek om die inligting wat nodig mag wees te verstrek betreffende die identiteit van die vlieënier van dié lugvaartuig te eniger tyd of gedurende 'n bepaalde tydperk;

(d) die massa van 'n lugvaartuig met sy vrag of die massa daarvan ongelaai vasstel en vir dié doel vereis dat passasiers of goedere uit dié lugvaartuig verwyder word;

(e) enigeen wat ingevolge hierdie Regulasies in besit van 'n lisensie moet wees, versoek om dié lisensie te toon, of, in die geval van 'n lid van 'n bedryfsbemannings, sy logboek te toon vir inspeksie binne 'n redelike tyd wat deur die gemagtigde persoon vasgestel moet word;

(f) die eienaar of die gesagvoerder van 'n lugvaartuig versoek om 'n sertifikaat, lisensie of logboek ten opsigte van die lugvaartuig en, as die lugvaartuig passasiers of 'n vrag vervoer, die lys name van die passasiers of die vrag-brief en die manifest, na gelang van die geval, vir inspeksie te toon of te laat toon.

1.8 'n Vliegveldbestuurder, aangestel kragtens regulasie 2.4, is by vliegvelde waar geen lugverkeersleiding ingestel is nie of by vliegvelde met verkeersleiding wanneer die verkeersleiding nie in werking is nie, vir die handhawing van die vliegdisipline op of in die omgewing van die vliegveld verantwoordelik.

Uitreiking van lisensies

1.9 (1) Alle lisensies wat by hierdie Regulasies vereis word, word uitgereik of hernieu of geldig gemaak deur die Kommissaris van Burgerlugvaart wat, voordat hy die lisensie uitreik of hernieu of geldig maak, hom daarvan moet oortuig dat die applikant aan die vereistes vir die uitreiking of die hernuwing of geldigmaking van die lisensie voldoen en in alle opsigte 'n geskikte persoon is om die houer van die lisensie waarop aansoek gedoen word, te wees.

(2) Die persoon wat aansoek doen om die hernuwing of uitreiking van 'n lisensie kragtens hierdie Regulasies, moet die Kommissaris van Burgerlugvaart daarvan oortuig dat hy gewoonlik in die Republiek woon en dat hy die een of die ander van die amptelike tale van die Republiek kan praat, lees en skryf.

Verandering van adres

1.10 Die houer van 'n lisensie kragtens hierdie Regulasies moet binne 14 dae na die datum van 'n verandering van sy vaste adres die Kommissaris van Burgerlugvaart van die verandering van adres in kennis stel.

CHAPTER 2**Aerodromes***General*

2.1 (1) No place in the Republic shall be used as a place of landing or departure by aircraft operated under the public transport, public transport of cargo and aerial work categories unless it has been licensed under these Regulations: Provided that—

(a) the Commissioner for Civil Aviation may on application approve of certain demarcated areas being used as forced landing grounds for training purposes;

(b) in special cases where no licensed aerodrome is reasonably available and the maximum mass of the aircraft does not exceed 5 700 kg, the pilot may use an area as a place of landing or departure by day when, after a personal and careful survey either from the air or from the ground, he is satisfied that such area substantially conforms to the minimum basic length of runway prescribed for the type of aircraft he is flying and that the approach areas are safe;

(c) aircraft operated under the aerial work category may be operated from a particular area of ground after the pilot has satisfied himself by means of a personal inspection that the area is suitable and adequate to the performance of the aircraft, and provided that no occupants other than the operating crew is carried.

(2) Nothing in these Regulations shall be construed as conferring any right to land in any place as against the owner of the land or other persons interested therein, or as prejudicing the rights or remedies of any person in respect of any injury to persons or property caused by an aircraft.

Use of military aerodromes

2.2 Subject to the approval of the Minister of Defence the Commissioner for Civil Aviation may authorise the use of certain military aerodromes by civil aircraft.

Restrictions

2.3 (1) The Commissioner for Civil Aviation may impose restrictions as to the use of an aerodrome and may limit or totally prohibit the operation of any aircraft not equipped with radio or the radio equipment of which is not complementary to the radio equipment installed for the control of air traffic at such aerodrome.

Flights by night

(2) The Commissioner for Civil Aviation may prohibit flights by night from or at any aerodrome at which adequate facilities for night flights are lacking or where the terrain or other objects in the vicinity of the aerodrome are such as to endanger aircraft engaged in night flights.

Appointment of aerodrome manager

2.4 (1) Subject to the provisions of subregulation (2), the licensee of an aerodrome shall appoint an aerodrome manager.

(2) An appointment referred to in subregulation (1) shall be subject to approval by the Commissioner for Civil Aviation who may grant exemption from the provisions of that subregulation when in his opinion the traffic at an aerodrome does not warrant such appointment.

HOOFTUK 2**Vliegvelde***Algemeen*

2.1 (1) Geen plek in die Republiek mag as landings- of vertrekplek gebruik word deur lugvaartuie wat onder die kategorieë openbare vervoerdiens, openbare vragvervoerdiens en handelonderneming gebruik word nie, tensy dit kragtens hierdie Regulasies gelisensieer is: Met dien verstande dat—

(a) die Kommissaris van Burgerlugvaart die gebruik van sekere afgebakende terreine as noodlandingsterreine vir opleiding op aansoek kan goedkeur;

(b) in spesiale gevalle waar geen gelisensieerde vliegveld binne 'n redelike afstand beskikbaar is nie en die maksimum massa van die lugvaartuig hoogstens 5 700 kg is, die vlieënier bedags 'n terrein as landings- of vertrekplek kan gebruik as hy, nadat hy die terrein self noukeurig waargeneem het, hetsy uit die lug of op die grond, daarvan oortuig is dat die terrein in wese voldoen aan die vereistes betreffende die minimum basiese lengte van 'n aanloopbaan wat vir die tipe lugvaartuig waarmee hy vlieg, voorgeskryf is, en dat die binnesweefsterreine veilig is;

(c) lugvaartuie wat in die kategorie handelonderneming gebruik word, 'n bepaalde terrein kan gebruik nadat die vlieënier, deur self die terrein te ondersoek, hom daarvan oortuig het dat die terrein geskik en toereikend is vir die prestasie van lugvaartuig, en mits niemand anders as die bedryfsbemanning aan boord is nie.

(2) Niks in hierdie Regulasie vervat, word uitgelê as sou dit die reg verleen om te land op 'n plek tot nadeel van die eienaar van die grond of ander persone wat daarby belang het nie, of as sou dit die regte of regsmiddels van 'n persoon ten opsigte van besering van persone of beskadiging van eiendom deur 'n lugvaartuig veroorsaak, benadeel nie.

Gebruik van militêre vliegveld

2.2 Onderworpe aan die goedkeuring van die Minister van Verdediging kan die Kommissaris van Burgerlugvaart magtiging verleen tot die gebruik van sekere militêre vliegveld deur burgerlugvaartuie.

Beperkings

2.3 (1) Die Kommissaris van Burgerlugvaart kan beperkings opleë in verband met die gebruik van 'n vliegveld en kan die gebruik van 'n lugvaartuig wat nie met radio toegerus is nie of waarvan die radio-uitrusting nie aanvullend is vir die radio-uitrusting wat vir die leiding van lugverkeer by die vliegveld geïnstalleer is nie, beperk of heeltemal verbied.

Nagvlugte

(2) Die Kommissaris van Burgerlugvaart kan nagvlugte verbied vanaf of by 'n vliegveld waar toereikende geriewe vir nagvlugte ontbreek of waar terrein of ander voorwerpe in die nabyheid van die vliegveld sodanig is dat hulle die lugvaartuig wat nagvlugte uitvoer, in gevaar kan stel.

Aanstelling van vliegveldbestuurder

2.4 (1) Behoudens die bepalings van subregulasie (2), moet die houer van 'n lisensie ten opsigte van 'n vliegveld 'n vliegveldbestuurder aanstel.

(2) 'n Aanstelling bedoel in subregulasie (1) is onderworpe aan die goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart wat vrystelling van bepalings van daardie subregulasie kan verleen as die verkeer by 'n vliegveld na sy mening nie die aanstelling regverdig nie.

Aerodrome equipment

2.5 All aerodromes licensed for public use shall be equipped as prescribed in Appendix A1.

Storage of inflammable goods

2.6 Fuel, pyrotechnic stores and all highly inflammable matter shall be stored only in buildings or receptacles approved by the Commissioner for Civil Aviation for that purpose and bulk stores of pyrotechnics and fuel or other inflammable matter shall not be stored together.

Smoking at aerodromes

2.7 (1) Smoking shall be prohibited—

- (a) in or near hangars or buildings where fuel and other highly inflammable matter is stored; and
- (b) within 15 metres of an aircraft.

(2) Notices of a prohibition referred to in subregulation (1) shall be displayed in prominent places.

Lights which endanger the safety of aircraft

2.8 Whenever in the Republic any light or pattern of lights is exhibited—

- (a) in the neighbourhood of an aeronautical light or system or aeronautical lights which, by reason of the possibility of it being mistaken for such aeronautical light or lights, is calculated to endanger the safety of aircraft; or

(b) which, being in the neighbourhood of an aerodrome, is liable by its glare to endanger the safety of aircraft arriving at or departing from such aerodrome; the Commissioner for Civil Aviation may cause a notice to be served upon the owner of the place where the light is exhibited or upon the person having charge of the light or upon the person owning or having charge of the pattern of lights or any portion of such pattern, directing such owner or person within the period specified in such notice to extinguish or screen effectively the light or lights under his control and to prevent in the future the exhibition of any light or particular type of light either at all or when ineffectively screened.

Aerodrome charges

2.9 (1) The scale of landing charges at a licensed aerodrome, other than at an airport as defined in the State Airport Regulations, 1963, shall be as set out in paragraphs (a) to (e) below: Provided that, subject to subregulation (6) and to article 15 of the Chicago Convention, contained in the First Schedule to the Act, charges may be imposed according to a lower scale, or no charges need be imposed:

(a) Landing charges at an aerodrome licensed for public use, with at least one hard-surfaced runway with an established LCN of not less than 40 and a hard-surfaced parking area and interconnecting taxiway with an established LCN of not less than 40, the runway being at least 30 m wide and 1 750 m long if the aerodrome elevation is below 2 500 feet, and at least 2 500 m long if the aerodrome elevation is above 2 500 feet:

Maximum certificated mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided.
	R	R	R
500	2,40	2,70	2,90
1 000	3,50	3,80	4,20
1 500	4,40	4,80	5,25
2 000	5,30	5,90	6,30

Vliegvelduitrusting

2.5 Alle vliegvelde wat vir openbare gebruik gelisensieer is, moet uitgerus wees soos in Byvoegsel A1 voorgeskryf.

Berging van ontlambare goedere

2.6 Brandstof, ligkoeëlvoorrade en alle hoogs ontlambare stowwe mag geberg word slegs in geboue of houe wat deur die Kommissaris van Burgerlugvaart vir dié doel goedgekeur is, en groot ligkoeëlvoorrade en brandstof of ander ontlambare stowwe mag nie saam geberg word nie.

Rook by vliegvelde

2.7 (1) Rook word verbied—

- (a) in of naby loodse of geboue waar brandstof en ander hoogs ontlambare stowwe geberg word; en
- (b) binne 15 meter van 'n lugvaartuig.

(2) Kennisgewings van 'n verbod in subregulasie (1) moet op in die oogvallende plekke vertoon word.

Ligte wat lugvaartuie in gevaar stel

2.8 Wanneer 'n lig of patroon ligte in die Republiek vertoon word—

- (a) in die omgewing van 'n lugvaartlig of stelsel van lugvaartligte wat die veiligheid van 'n lugvaartuig in gevaar kan stel deurdat dit vir die lugvaartlig of -ligte aangesien kan word; of

(b) wat, omdat dit in die omgewing van 'n vliegveld is deur sy skerp lig die veiligheid van lugvaartuie wat by die vliegveld aankom of daarvandaan vertrek in gevaar kan stel; kan die Kommissaris van Burgerlugvaart 'n kennisgewing aan die eienaar van die plek waar die lig vertoon word of aan die persoon wat vir die lig verantwoordelik is, of aan die persoon wat die patroon ligte of 'n gedeelte daarvan besit of daarvoor verantwoordelik is, laat beteken waarin die eienaar of persoon gelas word om binne die tydperk genoem in sodanige kennisgewing, die lig of ligte onder sy beheer doeltreffend dood te maak of te beskut en te voorkom dat 'n lig of besondere tipe lig in die toekoms hoegenaamd, of wanneer dit ondoeltreffend beskut is, vertoon word.

Vliegveldgelde

2.9 (1) Die tarief van landingsgelde by 'n gelisensieerde vliegveld, uitgesonderd 'n lughawe soos omskryf in die Staatslughaweregulasies, 1963, is soos in paragrawe (a) tot (e) hieronder uiteengesit: Met dien verstande dat, behoudens subregulasie (6) en behoudens artikel 15 van die Chicago-konvensie vervat in die Eerste Bylae by die Wet, gelde volgens 'n laer tarief heef kan word, of geen gelde heef hoef te word nie:

(a) Landingsgelde by 'n vliegveld gelisensieer vir openbare gebruik, met minstens een hardebladaanloopbaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 40 en 'n hardebladparkeergebied en onderling verbindende rybaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 40, waar die aanloopbaan minstens 30 m breed en 1 750 m lank is indien die vliegveld-elevasie minder as 2 500 voet is, en minstens 2 500 m lank is indien die vliegveld-elevasie meer as 2 500 voet is:

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar òf eindpunt- òf naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
500	2,40	2,70	2,90
1 000	3,50	3,80	4,20
1 500	4,40	4,80	5,25
2 000	5,30	5,90	6,30

Maximum certified mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided.
	R	R	R
2 500	6,30	6,90	7,50
3 000	7,35	8,10	8,90
4 000	10,20	11,25	12,30
5 000	12,90	14,30	15,50
6 000	15,90	17,60	19,10
7 000	18,80	20,70	22,50
8 000	21,60	23,70	26,00
9 000	24,50	26,90	29,40
10 000	27,30	30,00	32,70
and thereafter for every additional 2 000 kg or part thereof	4,10	4,10	4,10

(b) Landing charges at an aerodrome licensed for public use, with at least one hard-surfaced runway with an established LCN of not less than 30 and a hard-surfaced parking area and interconnecting taxiway with an established LCN of not less than 30, the runway being at least 25 m wide and 1 500 m long if the aerodrome elevation is below 2 500 feet, and at least 2 000 m long if the aerodrome elevation is above 2 500 feet:

Maximum certified mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided
	R	R	R
500	2,10	2,30	2,60
1 000	3,00	3,30	3,60
1 500	3,80	4,20	4,50
2 000	4,70	5,10	5,60
2 500	5,40	6,00	6,50
3 000	6,30	6,90	7,50
4 000	8,90	9,80	10,70
5 000	11,30	12,50	13,50
6 000	13,80	15,20	16,50
7 000	16,20	17,90	19,50
8 000	18,80	20,70	22,50
9 000	21,20	23,30	25,40
10 000	23,60	26,00	28,20
and thereafter for every additional 2 000 kg or part thereof	3,60	3,60	3,60

(c) Landing charges at an aerodrome licensed for public use, with at least one hard-surfaced runway with an established LCN of not less than 20 and a hard-surfaced parking area and interconnecting taxiway with an established LCN of not less than 20, the runway being at least 20 m wide and 1 200 m long if the aerodrome elevation is below 2 500 feet, and at least 1 500 m long if the aerodrome elevation is above 2 500 feet:

Maximum certified mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided
	R	R	R
500	1,80	2,00	2,10
1 000	2,60	2,90	3,00
1 500	3,20	3,50	3,80

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
2 500	6,30	6,90	7,50
3 000	7,35	8,10	8,90
4 000	10,20	11,25	12,30
5 000	12,90	14,30	15,50
6 000	15,90	17,60	19,10
7 000	18,80	20,70	22,50
8 000	21,60	23,70	26,00
9 000	24,50	26,90	29,40
10 000	27,30	30,00	32,70
en daarna vir elke bykomende 2 000 kg of gedeelte daarvan	4,10	4,10	4,10

(b) Landingsgelde by 'n vliegveld gelisensieer vir openbare gebruik, met minstens een hardebladaanloopbaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 30 en 'n hardebladparkeergebied en onderling verbindende rybaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 30, waar die aanloopbaan minstens 25 m breed en 1 500 m lank is indien die vliegveld-elevasie minder as 2 500 voet is, en minstens 2 000 m lank is indien die vliegveld-elevasie meer as 2 500 voet is:

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
500	2,10	2,30	2,60
1 000	3,00	3,30	3,60
1 500	3,80	4,20	4,50
2 000	4,70	5,10	5,60
2 500	5,40	6,00	6,50
3 000	6,30	6,90	7,50
4 000	8,90	9,80	10,70
5 000	11,30	12,50	13,50
6 000	13,80	15,20	16,50
7 000	16,20	17,90	19,50
8 000	18,80	20,70	22,50
9 000	21,20	23,30	25,40
10 000	23,60	26,00	28,20
en daarna vir elke bykomende 2 000 kg of gedeelte daarvan	3,60	3,60	3,60

(c) Landingsgelde by 'n vliegveld gelisensieer vir openbare gebruik, met minstens een hardebladaanloopbaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 20 en 'n hardebladparkeergebied en onderling verbindende rybaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 20, waar die aanloopbaan minstens 20 m breed en 1 200 m lank is indien die vliegveld-elevasie minder as 2 500 voet is, en minstens 1 500 m lank is indien die vliegveld-elevasie meer as 2 500 voet is:

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
500	1,80	2,00	2,10
1 000	2,60	2,90	3,00
1 500	3,20	3,50	3,80

Maximum certified mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided.
	R	R	R
2 000	3,90	4,40	4,70
2 500	4,70	5,10	5,60
3 000	5,40	6,00	6,50
4 000	7,50	8,30	9,00
5 000	9,50	10,40	11,40
6 000	11,70	12,90	14,10
7 000	14,20	15,00	16,40
8 000	15,90	17,60	19,10
9 000	17,90	19,70	21,50
10 000	20,00	21,90	24,00
and thereafter for every additional 2 000 kg or part thereof	3,00	3,00	3,00

(d) Landing charges at an aerodrome licensed for public use, with at least one hard-surfaced runway with an established LCN of not less than 10 and a hard-surfaced parking area and interconnecting taxiway with an established LCN of not less than 10, the runway being at least 15 m wide and 1 000 m long if the aerodrome elevation is below 2 500 feet, and at least 1 200 m long if the aerodrome elevation is above 2 500 feet:

Maximum certified mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided
	R	R	R
500	1,50	1,70	1,80
1 000	2,10	2,30	2,60
1 500	2,70	3,00	3,30
2 000	3,20	3,50	3,80
2 500	3,80	4,20	4,50
3 000	4,50	5,00	5,40
4 000	6,20	6,80	7,40
5 000	7,80	8,60	9,30
6 000	9,50	10,40	11,40
7 000	11,25	12,50	13,50
8 000	12,90	14,30	15,50
9 000	14,70	16,20	17,70
10 000	16,40	18,00	19,70
and thereafter for every additional 2 000 kg or part thereof	2,60	2,60	2,60

(e) Landing charges at a licensed aerodrome, except an aerodrome mentioned in paragraphs (a) to (d):

Maximum certified mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i) Where neither terminal nor night landing facilities are provided	(ii) Where either terminal or night landing facilities are provided	(iii) Where both terminal and night landing facilities are provided
	R	R	R
500	1,15	1,20	1,40
1 000	1,70	1,80	2,00
1 500	2,10	2,30	2,60
2 000	2,40	2,70	2,90
2 500	3,00	3,30	3,60
3 000	3,50	3,80	4,20
4 000	5,30	5,90	6,30
5 000	6,00	6,60	7,20
6 000	7,40	8,10	8,90

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
2 000	3,90	4,40	4,70
2 500	4,70	5,10	5,60
3 000	5,40	6,00	6,50
4 000	7,50	8,30	9,00
5 000	9,50	10,40	11,40
6 000	11,70	12,90	14,10
7 000	14,20	15,00	16,40
8 000	15,90	17,60	19,10
9 000	17,90	19,70	21,50
10 000	20,00	21,90	24,00
en daarna vir elke bykomende 2 000 kg of gedeelte daarvan	3,00	3,00	3,00

(d) Landingsgelde by 'n vliegveld gelisensieer vir openbare gebruik, met minstens een hardebladaanloopbaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 10 en 'n hardebladparkeergebied en onderling verbindende rybaan met 'n vasgestelde LCN van minstens 10, waar die aanloopbaan minstens 15 m breed en 1 000 m lank is indien die vliegveldelvasie minder as 2 500 voet is, en minstens 1 200 m lank is indien die vliegveldelvasie meer as 2 500 voet is:

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
500	1,50	1,70	1,80
1 000	2,10	2,30	2,60
1 500	2,70	3,00	3,30
2 000	3,20	3,50	3,80
2 500	3,80	4,20	4,50
3 000	4,50	5,00	5,40
4 000	6,20	6,80	7,40
5 000	7,80	8,60	9,30
6 000	9,50	10,40	11,40
7 000	11,25	12,50	13,50
8 000	12,90	14,30	15,50
9 000	14,70	16,20	17,70
10 000	16,40	18,00	19,70
en daarna vir elke bykomende 2 000 kg of gedeelte daarvan	2,60	2,60	2,60

(e) Landingsgelde by 'n gelisensieerde vliegveld, behalwe 'n vliegveld vermeld in paragrawe (a) tot (d):

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i) Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	(ii) Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	(iii) Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
500	1,15	1,20	1,40
1 000	1,70	1,80	2,00
1 500	2,10	2,30	2,60
2 000	2,40	2,70	2,90
2 500	3,00	3,30	3,60
3 000	3,50	3,80	4,20
4 000	5,30	5,90	6,30
5 000	6,00	6,60	7,20
6 000	7,40	8,10	8,90

Maximum certificated mass in kg of an aircraft, other than a helicopter, up to and including—	Single landings		
	(i)	(ii)	(iii)
	Where neither terminal nor night landing facilities are provided	Where either terminal or night landing facilities are provided	Where both terminal and night landing facilities are provided.
	R	R	R
7 000	8,70	9,40	10,50
8 000	10,10	11,10	12,00
9 000	11,40	12,60	13,70
10 000	12,80	14,10	15,30
and thereafter for every additional 2 000 kg or part thereof	2,00	2,00	2,00

(2) For the purposes of subregulation (1) an aerodrome with terminal facilities not equipped with a restroom with toilet facilities and a telephone connected to the Post Office telephone network shall be deemed not to be an aerodrome with terminal facilities.

(3) The landing charge for the arrival of a helicopter at an aerodrome specified in subregulation (1) shall be 20 per cent of the charge that may be levied for an aircraft of equal maximum certificated mass at the aerodrome in question.

(4) The scale of parking charges at a licensed aerodrome other than at an airport as defined in the State Airport Regulations, 1963, shall be as set out below: Provided that, subject to subregulation (6) and to Article 15 of the Chicago Convention, contained in the First Schedule to the Act, charges may be imposed according to a lower scale or no charges need be imposed:

Maximum certificated mass of an aircraft in kg up to and including—	Any period up to 24 hours	Weekly	Monthly
	R	R	R
2 000	0,35	2,10	7,00
3 000	0,75	4,50	15,00
4 000	1,05	6,30	21,00
5 000	1,45	8,70	29,00
10 000	2,15	12,90	43,00
15 000	2,85	17,10	57,00
20 000	3,60	21,60	72,00
25 000	4,30	25,80	86,00
50 000	5,70	34,20	114,00
75 000	7,10	42,60	142,00
100 000	8,50	51,00	170,00
150 000	10,70	64,20	214,00
200 000	12,90	77,40	258,00
300 000	15,60	93,60	312,00
400 000	18,60	111,60	372,00
and thereafter for every additional 100 000 kg or part thereof	2,85	17,10	57,00

(5) A parking charge may be levied in respect of an aircraft parked in a particular space set aside for the parking of aircraft at a licensed aerodrome where there is a resident caretaker or night watchman, after the aircraft has been at the aerodrome for longer than six hours.

(6) Where aerodrome charges are levied, like charges shall be levied in respect of aircraft of equal mass engaged in similar operations.

(7) No landing, parking, apron or passenger charges shall be levied at a state-owned aerodrome licensed for public use in respect of—

- South African and foreign state aircraft, and
- aircraft engaged in search and rescue operations.

Maksimum gesertifiseerde massa in kg van 'n lugvaartuig, uitgesonderd 'n helikopter, tot en met—	Enkellandings		
	(i)	(ii)	(iii)
	Waar geen eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word nie	Waar of eindpunt- of naglandings-fasiliteite voorsien word	Waar beide eindpunt- en naglandings-fasiliteite voorsien word
	R	R	R
7 000	8,70	9,40	10,50
8 000	10,10	11,10	12,00
9 000	11,40	12,60	13,70
10 000	12,80	14,10	15,30
en daarna vir elke bykomende 2 000 kg of gedeelte daarvan	2,00	2,00	2,00

(2) By die toepassing van subregulasie (1) word 'n vliegveld met eindpuntfasiliteite wat nie toegerus is met 'n ruskamer met toiletgeriewe en 'n telefoon wat aan die Poskantoor telefoonnetwerk gekoppel is nie, geag nie 'n vliegveld met eindpuntfasiliteite te wees nie.

(3) Die landingsgeld vir die aankoms van 'n helikopter by 'n vliegveld gespesifiseer in subregulasie (1) bedra 20 persent van die geld wat vir 'n lugvaartuig van gelyke maksimum gesertifiseerde massa by die betrokke vliegveld gehef mag word.

(4) Die tarief van parkeergelde by 'n gelisensieerde vliegveld, uitgesonderd 'n lughawe soos omskryf in die Staatslughaweregulasies, 1963, is soos hieronder uiteengesit: Met dien verstand dat, behoudens subregulasie (6) en behoudens Artikel 15 van die Chicago-konvensie vervat in die Eerste Bylae by die Wet, gelde volgens 'n laer tarief gehef kan word, of geen gelde gehef hoef te word nie:

Maksimum gesertifiseerde massa van 'n lugvaartuig in kg tot en met—	Enige tydperk tot 24 uur	Weekliks	Maandeliks
	R	R	R
2 000	0,35	2,10	7,00
3 000	0,75	4,50	15,00
4 000	1,05	6,30	21,00
5 000	1,45	8,70	29,00
10 000	2,15	12,90	43,00
15 000	2,85	17,10	57,00
20 000	3,60	21,60	72,00
25 000	4,30	25,80	86,00
50 000	5,70	34,20	114,00
75 000	7,10	42,60	142,00
100 000	8,50	51,00	170,00
150 000	10,70	64,20	214,00
200 000	12,90	77,40	258,00
300 000	15,60	93,60	312,00
400 000	18,60	111,60	372,00
en daarna vir elke bykomende 100 000 kg of deel daarvan	2,85	17,10	57,00

(5) Parkeergeld kan gehef word ten opsigte van 'n lugvaartuig wat geparkeer is in 'n bepaalde gebied wat vir die parkering van lugvaartuie daargestel is by 'n gelisensieerde vliegveld waar daar 'n inwonende opsigter of nagwag is, nadat die lugvaartuig vir 'n tydperk van langer as ses uur by die vliegveld was.

(6) Waar vliegveldgelde gehef word, moet gelyke gelde gehef word ten opsigte van lugvaartuie van gelyke massa wat vir soortgelyke doeleindes gebruik word.

(7) Geen landings-, parkeer-, laaiblad- of passasiersgelde word by 'n staatsvliegveld wat vir openbare gebruik gelisensieer is, gehef nie ten opsigte van—

- Suid-Afrikaanse en buitelandse staatslugvaartuie; en
- lugvaartuie wat vir soek-en-reddingsdoeleindes gebruik word.

(8) Where aerodrome charges are levied, whether it be the charges prescribed by subregulations (1) and (4) or such lower charges as the holder of an aerodrome licence may, in his discretion, decide to levy, the holder of an aerodrome licence shall display in a prominent place on the aerodrome, the scales of all the aerodrome charges levied at that aerodrome, and no charges may be levied unless the scales in question are so displayed.

Responsibility of licensee

2.10 It is the responsibility of the licence holder to ensure that—

- (a) the aerodrome is maintained in a serviceable condition;
- (b) the aerodrome is kept free of unauthorised persons, vehicles, animals not under proper control or other obstructions;
- (c) all obstructions are marked as prescribed in Appendix A3;
- (d) the Commissioner for Civil Aviation is informed of any alterations to or obstructions or workings on the aerodrome;
- (e) an approved apparatus to show the surface direction of the wind is installed and functions satisfactorily;
- (f) the prescribed markings are maintained in a conspicuous condition, readily visible to aircraft in the air or manoeuvring on the ground;
- (g) the accommodation and all facilities offered to the public shall be available and in serviceable condition and that all apparatus installed by the licensee to promote safety in flight is functioning efficiently;
- (h) unserviceable areas on the landing terrain are appropriately marked;
- (i) the Commissioner for Civil Aviation is informed whenever an aerodrome becomes unserviceable through any cause or whenever any portion of the surface of the landing area deteriorates to such an extent that the safety of an aircraft may thereby be endangered;
- (j) such reports on the condition of the aerodrome as may be called for from time to time by the Commissioner for Civil Aviation are submitted to the Commissioner for Civil Aviation.

Licensing of aerodromes

2.11 (1) Aerodromes shall be licensed either—

- (a) for public use;
- (b) for private use by the licensee only, and by persons specifically authorised by him;
- (c) for public or private use for such temporary period as may be determined by the Commissioner for Civil Aviation.

Licence: Period of validity

(2) An aerodrome licence shall remain valid for as long as the requirements prescribed by these Regulations are being complied with.

Licence: Suspension

(a) An aerodrome licence may be suspended by the Commissioner for Civil Aviation at any time if the conditions of the licence are not complied with.

(b) When an aerodrome licence is suspended in terms of paragraph (a) the licensee shall forthwith be informed of the reasons for the suspension.

(8) Waar vliegveldgelde gehef word, hetsy dit die gelde is wat by subregulasies (1) en (4) voorgeskryf word of die verminderde gelde wat die houer van 'n vliegveldlisensie na goedgekeurde mag besluit om te hef, moet die houer van 'n vliegveldlisensie op 'n in die oogvallende plek op die vliegveld die tariewe vertoon van alle vliegveldgelde wat op daardie vliegveld gehef word, en geen gelde mag gehef word nie tensy die betrokke tariewe aldus vertoon word.

Verantwoordelikheid van lisensiehouer

2.10 Dit is die lisensiehouer se verantwoordelikheid om te verseker dat—

- (a) die vliegveld in 'n dienstige toestand onderhou word;
- (b) die vliegveld vry van ongemagtigde persone, voertuie, diere wat nie onder behoorlike beheer is nie, of ander hindernisse gehou word;
- (c) alle hindernisse gemerk word, soos in Byvoegsel A3 voorgeskryf;
- (d) die Kommissaris van Burgerlugvaart in kennis gestel word van veranderings aan of hindernisse of werke op die vliegveld;
- (e) 'n goedgekeurde toestel wat die oppervlakwindrigting aanwys, geïnstalleer word en bevredigend werk;
- (f) die voorgeskrewe merke in 'n duidelike toestand gehou word en maklik sigbaar is uit lugvaartuie in die lug of lugvaartuie wat op die grond gemanoevreer word;
- (g) die akkommodasie en alle geriewe wat aan die publiek aangebied word, beskikbaar en in 'n dienstige toestand is en dat alle uitrusting wat deur die lisensiehouer geïnstalleer is om vliegveiligheid te verseker, doeltreffend werk;
- (h) ondienstige oppervlaktes op die landingsterrein behoorlik gemerk word;
- (i) die Kommissaris van Burgerlugvaart in kennis gestel word wanneer 'n vliegveld ondienstig word deur watter oorsaak ookal, en wanneer 'n gedeelte van die oppervlakte van die landingsterrein in so 'n mate versleg dat die veiligheid van 'n lugvaartuig daardeur in gevaar gestel word;
- (j) dié verslae oor die toestand van die vliegveld wat die Kommissaris van Burgerlugvaart van tyd tot tyd verlang, by die Kommissaris van Burgerlugvaart ingedien word.

Lisensiëring van vliegvelde

2.11 (1) Vliegvelde word gelisensieer—

- (a) vir openbare gebruik;
- (b) vir private gebruik slegs deur die lisensiehouer en deur persone spesifiek deur hom gemagtig;
- (c) vir openbare of private gebruik vir die tydelike tydperk wat deur die Kommissaris van Burgerlugvaart vasgestel word.

Lisensie: Geldigheidsduur

(2) 'n Vliegveldlisensie bly geldig solank daar aan die vereistes voorgeskryf by hierdie Regulasies voldoen word.

Lisensie: Opskorting

(3) (a) 'n Vliegveldlisensie kan te eniger tyd deur die Kommissaris van Burgerlugvaart opgeskort word as die bepalings van die lisensie nie nagekom word nie.

(b) Wanneer 'n vliegveldlisensie ingevolge paragraaf (a) opgeskort word, moet die betrokke lisensiehouer onverwyld van die redes vir die opskorting in kennis gestel word.

Aerodrome abandoned or not maintained

2.12 (1) In order that adequate warning may be given to airmen, the holder of an aerodrome licence shall give the Commissioner for Civil Aviation at least 60 days' notice of his intention to discontinue the maintenance of the aerodrome or of his intention to abandon the aerodrome.

(2) When after the expiry of the period of notice referred to in sub-regulation (1) an aerodrome is abandoned or is not being maintained in accordance with the conditions of the licence, the holder of the licence shall remove, obliterate or modify all aerodrome markings as the Commissioner for Civil Aviation may direct.

Marking of aerodrome

2.13 (1) Boundary markers shall be provided at land aerodromes other than landing strip aerodromes. The method of marking shall be as prescribed by paragraph A2.1 (1) of Appendix A2.

(2) Strip markers shall be used to outline all landing strips but may be omitted where the landing strip encloses a runway. The method of marking shall be as prescribed by paragraph A2.1 (2) of Appendix A2.

(3) Runway markings shall be displayed on all runways. The method of marking shall be as prescribed by paragraph A2.1 (3) of Appendix A2: Provided that any runway marking may be dispensed with at the discretion of the Commissioner for Civil Aviation if he is satisfied that owing to the colour or nature of the surrounding terrain the limits of the runway concerned are readily discernible.

(4) No person shall display any of the prescribed aerodrome markings in an area which is not a licensed aerodrome or approved landing ground.

Clearing and zoning of aerodromes

2.14 The clearing and zoning requirements for aerodromes are prescribed in Appendix A3.

Clearing of obstructions

2.15 (1) At aerodromes with a basic length in excess of 730 metres—

(a) all objects, whether temporary or permanent, which project above the approach, transitional or horizontal surfaces prescribed by Appendix A3 should be removed;

(b) any other object which constitutes a potential hazard to aircraft moving on the ground or water or in the navigable air space should be removed in so far as is practicable; and

(c) the instrument approach areas at both ends of instrument runways or channels should be cleared to the water or ground level as nearly as is practicable for a distance of 300 metres from the ends of the strips or channels.

(2) The clearing required in the vicinity of an aerodrome with a basic length of 730 metres or less shall be determined by the Commissioner for Civil Aviation. Such determination shall be based on the performance of the aircraft or types of aircraft which will normally operate from such aerodrome.

Marking of obstructions

(3) At aerodromes with a basic length in excess of 730 metres—

(a) all objects which should be removed in terms of subregulation (1) shall, if not removed, be marked as specified in Appendix A3, as also all objects within the limits of the approach area which project above the horizontal surface;

Vliegveld verlaat of nie onderhou nie

2.12 (1) Ten einde die gee van voldoende waarskuwing aan vlieëniers moontlik te maak, moet die houer van 'n vliegveldlisensie minstens 60 dae kennis van sy voorneme om die onderhoud van die vliegveld te staak of van sy voorneme om die vliegveld te verlaat, aan die Kommissaris van Burgerlugvaart gee.

(2) Wanneer 'n vliegveld na die verstryking van die kennisgewingstydperk in subregulasie (1) genoem, verlaat word of nie ooreenkomstig die bepalings van die lisensie in stand gehou word nie, moet die lisensiehouer al die vliegveldmerke wat die Kommissaris van Burgerlugvaart bepaal, verwyder, uitwis of verander.

Merk van vliegveld

2.13 (1) Grensmerke moet by vliegveld op land uitgesonderd landingstrookvliegveld, verskaf word. Die merkmetode moet ooreenstem met dié wat by paragraaf A2.1 (1) van Byvoegsel A2 voorgeskryf word.

(2) Strookmerkers moet gebruik word om alle landingstroke te omlin, maar kan weggelaat word waar die landingstrook 'n aanloopbaan omsluit. Die merkmetode moet ooreenstem met dié wat in paragraaf A2.1 (2) van Byvoegsel A2 voorgeskryf word.

(3) Aanloopbaanmerke moet op alle aanloopbane voorkom. Die merkmetode moet ooreenstem met dié wat in paragraaf A2.1 (3) van Byvoegsel A2 voorgeskryf word: Met dien verstande dat enigeen van die aanloopbaanmerke na goeddunke van die Kommissaris van Burgerlugvaart weggelaat kan word as hy daarvan oortuig is dat die grense van die betrokke aanloopbaan as gevolg van die kleur of aard van die omliggende terrein duidelik sigbaar is.

(4) Niemand mag enigeen van die voorgeskrewe vliegveldmerke vertoon op 'n terrein wat nie 'n gelisensieerde vliegveld of 'n goedgekeurde landingsterrein is nie.

Opruiming en streeksindeling van vliegveld

2.14 Die vereistes betreffende die opruiming en streeksindeling van vliegveld is soos in Byvoegsel A3 voorgeskryf.

Opruiming van hindernisse

2.15 (1) By vliegveld met 'n basiese lengte van meer as 730 meter—

(a) moet alle voorwerpe, hetsy van tydelike of blywende aard, wat bokant die oorgangs- of horisontale binnesweefvlak by Byvoegsel A3 voorgeskryf, uitsteek, verwyder word;

(b) moet enige ander voorwerp wat 'n moontlike gevaar uitmaak vir lugvaartuie wat op die grond of water of in die bevaarbare lugruimte beweeg, sover doenlik verwyder word; en

(c) moet die binnesweefgebiede vir instrumentlandings aan albei ente van rybane of kanale vir instrumentlandings tot die water- of grondhoogte opgeruim word vir 'n afstand van 300 meter van die ente van die stroke of kanale af.

(2) Die opruiming wat in die omgewing van 'n vliegveld met 'n basiese lengte van 730 meter of minder vereis word, moet deur die Kommissaris van Burgerlugvaart bepaal word. Dié bepaling moet op die prestasie van die lugvaartuig of die tipe lugvaartuig wat gewoonlik van die vliegveld gebruik sal maak, berus.

Merk van hindernisse

(3) By vliegveld met 'n basiese lengte van meer as 730 meter—

(a) moet alle voorwerpe wat ingevolge subregulasie (1) verwyder moet word, indien hulle nie verwyder word nie, gemerk word soos in Byvoegsel A3 bepaal, asook alle voorwerpe binne die grense van die binnesweefgebiede wat bokant die horisontale oppervlakte uitsteek;

(b) all objects, whether temporary or permanent, which project above the horizontal surface within a specified radius of the aerodrome reference point should be marked as specified in Appendix A3.

The appropriate radii are—

4 000 metres for land aerodromes having a basic main length of 2 500 metres or more and a basic main channel length of not less than 4 500 metres in the case of water aerodromes;

3 500 metres for land aerodromes having a basic main length of 2 100 metres;

3 000 metres for land aerodromes having a basic main length of 1 800 metres and a basic main channel length of from 3 000 to 4 499 metres in the case of water aerodromes;

2 500 metres for land aerodromes having a basic main length of 1 500 metres;

2 100 metres for land aerodromes having a basic main length of 1 280 metres;

1 800 metres for land aerodromes having a basic main length of 1 060 metres and a basic main channel length of less than 3 000 metres in the case of water aerodromes;

1 500 metres for land aerodromes having a basic main length of 900 metres;

(c) any other object which projects above the horizontal surface beyond these radii or above the conical surface and which constitutes a potential hazard to aircraft shall also be marked as specified in Appendix A3.

(4) At aerodromes with a basic length of 730 metres or less the Commissioner for Civil Aviation shall determine what obstructions shall be marked. Such determination shall be based on the performance of the aircraft or types of aircraft which will normally operate from such aerodrome.

(5) Buildings or other obstructions which will constitute an obstruction or potential hazard to aircraft moving in the navigable air space in the vicinity of any public aerodrome, or which will adversely affect the performance of the radio navigation or instrument landing systems, shall not be erected or allowed to come into existence without the prior approval of the Commissioner for Civil Aviation.

Buildings restrictions

(6) (a) No buildings of structure higher than 45 metres above the mean level of the landing area, or, in the case of a water aerodrome, the normal level of the water, shall without the approval of the Commissioner for Civil Aviation be erected within a distance of 8 km measured from the nearest point on the boundary of an aerodrome open to public use by aircraft engaged in international air navigation or by aircraft flying on the main national trunk-line routes.

(b) No building, structure or other obstruction which projects above a slope of 1 in 20 and which is within 3 000 metres measured from the nearest point on the boundary of any aerodrome which has a basic length of 730 metres or less, shall, without the prior approval of the Commissioner for Civil Aviation be erected or be allowed to come into existence.

(c) No building, structure or other obstruction which will project above the approach, transitional or horizontal surfaces prescribed in Appendix A3 shall, without the prior approval of the Commissioner for Civil Aviation, be erected or allowed to come into existence.

(b) moet alle voorwerpe, hetsy van tydelike of blywende aard, wat binne 'n gespesifiseerde straal van die vliegvelduitgangspunt bokant die horisontale oppervlakte uitsteek, gemerk word soos in Byvoegsel A3 bepaal.

Die gepaste strale is—

4 000 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 2 500 meter of meer en 'n basiese hoofkanaallengte van minstens 4 500 meter in die geval van water-vliegvelde;

3 500 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 2 100 meter;

3 000 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 1 800 meter en 'n basiese hoofkanaallengte van 3 000 tot 4 499 meter in die geval van watervliegvelde;

2 500 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 1 500 meter;

2 100 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 1 280 meter;

1 800 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 1 060 meter en 'n basiese hoofkanaallengte van minder as 3 000 meter in die geval van watervliegvelde;

1 500 meter vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 900 meter;

(c) enige ander voorwerp wat verder as hierdie strale bokant die horisontale oppervlakte of bokant die kegelvormige vlak uitsteek en wat 'n moontlike gevaar vir lugvaartuie uitmaak, moet ook gemerk word soos in Byvoegsel A3 gespesifiseer.

(4) By vliegvelde met 'n basiese lengte van 730 meter of minder moet die Kommissaris van Burgerlugvaart bepaal water hindernisse gemerk moet word. Dié bepaling moet op die prestasie van die lugvaartuig op tipes lugvaartuie wat gewoonlik van die vliegveld gebruik sal maak, berus.

(5) Geboue of ander hindernisse wat 'n hindernis of 'n moontlike gevaar vir lugvaartuie wat in die bevaarbare lugruimte in die nabyheid van 'n openbare vliegveld beweeg, sal uitmaak, of wat 'n nadelige uitwerking op die werking van die radionavigasie of instrumentlandingstelsel sal hê, mag nie sonder die voorafgaande goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart opgerig word of toegelaat word om te ontstaan nie.

Boubeperrings

(6) (a) Geen gebou of bouwerk wat hoër is as 45 meter bokant die gemiddelde hoogte van die landingsterrein of, in die geval van 'n watervliegveld, die normale waterstand mag sonder die goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart opgerig word binne 'n afstand van 8 km van die naaste punt op die grens van 'n vliegveld wat oop is vir openbare gebruik deur lugvaartuie wat vir internasionale lugvaart gebruik word of lugvaartuie wat langs die nasionale hoofroetes vlieg nie.

(b) Geen gebou, bouwerk of ander hindernisse wat bokant 'n helling van 1 in 20 uitsteek en binne 3 000 meter van die naaste punt op die grens van 'n vliegveld met 'n basiese lengte van 730 meter of minder geleë is, mag sonder die voorafgaande goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart opgerig word of toegelaat word om te ontstaan nie.

(c) Geen gebou, bouwerk of ander hindernis wat bokant die binnesweef-, oorgangs- of horisontale vlakke wat in Byvoegsel A3 voorgeskryf word, sal uitsteek, mag sonder die voorafgaande goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart opgerig word of toegelaat word om te ontstaan nie.

2.16 In cases where special circumstances do not permit of the requirements of these Regulations being met, the Commissioner for Civil Aviation may in the public interest grant exemption from compliance with any or all the provisions of this Chapter.

2.17 Except with the approval of the Commissioner for Civil Aviation no area on any land, water or building within a distance of 22 km from the aerodrome reference point of a aerodrome where an air traffic control service has been established in terms of subregulation (1) of regulation 6.5 of the Rules of the Air, Air Traffic Services, Search and Rescue and Overflight Regulations, 1975, shall be used for the landing or departure of aircraft.

Provisional licensing of area set aside for the construction of an aerodrome

2.18 (1) Where a particular area is set aside for the purpose of the construction of an aerodrome the proposed licensee of such aerodrome may apply to the Commissioner for Civil Aviation for the issue of a provisional aerodrome licence for such area.

(2) If satisfied as to the *bona fides* of the applicant the Commissioner for Civil Aviation shall issue a provisional aerodrome licence appropriate to the class of aerodrome of which the requirements will be met by the proposed aerodrome when completed.

(3) A provisional licence shall be valid for a period of not more than 12 months and may be renewed on such conditions as the Commissioner for Civil Aviation may direct.

(4) Clearing and zoning requirements applicable to particular classes of licensed aerodromes shall also apply to areas provisionally licensed in those classes.

CHAPTER 3

Offences

3.1 Any person who exercises a privilege granted by any licence issued or renewed or rendered valid under these Regulations, without being the holder of the appropriate licence granting that privilege, shall be guilty of an offence.

3.2 Any person who makes, either orally or in writing, a false or misleading statement in or in connection with any application for a licence issued under these Regulations or any return furnished in accordance with any requirement of these Regulations, shall be guilty of an offence.

3.3 Any person who obstructs or impedes any other person acting in the exercise or performance of any powers or duties conferred or imposed upon him by or under these Regulations shall be guilty of an offence.

3.4 No person shall enter or remain within or permit any animal, vehicle or other obstruction to enter or remain within the precincts of any aerodrome in circumstances which are likely to endanger the safety of any aircraft or its passengers or crew or to impede the proper functioning of the aerodrome.

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

3.6 (1) Whenever the holder of a licence is charged with any contravention of these Regulations he shall produce such licence to the court at the time of the hearing of the charge.

(2) Any person who without reasonable cause fails to produce his licence as required by subregulation (1), shall be guilty of an offence.

2.16 In gevalle waar spesiale omstandighede nie toelaat dat daar aan die bepalings van hierdie Regulasies voldoen kan word nie, kan die Kommissaris van Burgerlugvaart in die opbepaalde belang vrystelling verleen van die nakoming van enige van of al die bepalings van hierdie Hoofstuk.

2.17 Behalwe met die goedkeuring van die Kommissaris van Burgerlugvaart, mag geen terrein op enige grond, water of gebou binne 'n afstand van 22 km vanaf die vliegvelduitgangspunt van 'n vliegveld waar 'n lugverkeersleidingsdiens kragtens subregulasie (1) van regulasie 6.5 van die Vliegeregels-, Lugverkeersdienste-, Soek-en-Redding-, en oorvliegeregulasies, 1975 ingestel is, vir die landing of vertrek van lugvaartuie gebruik word nie.

Voorlopige lisensieëring van terrein wat vir die aanleg van 'n vliegveld gereserveer is

2.18 (1) Waar 'n bepaalde terrein vir die aanleg van 'n vliegveld gereserveer is, kan die aspirant-lisensiehouer van die vliegveld by die Kommissaris van Burgerlugvaart aansoek doen om die uitreiking van 'n voorlopige vliegveld-lisensie ten opsigte van dié terrein.

(2) As die Kommissaris van Burgerlugvaart daarvan oortuig is dat die applikant bona fide handel, reik hy 'n voorlopige vliegveldlisensie uit wat toepaslik is op die klas vliegveld aan die vereistes waarvan die voorgestelde vliegveld sal voldoen as hy voltooi is.

(3) 'n Voorlopige lisensie is vir 'n tydperk van hoogstens 12 maande geldig en kan hernieu word op die voorwaardes wat die Kommissaris van Burgerlugvaart bepaal.

(4) Die bepalings betreffende opruiming en streeksindeeling wat op bepaalde klasse gelisensieerde vliegvelde van toepassing is, is eweneens van toepassing op terreine in dié klasse ten opsigte waarvan voorlopige lisensies uitgereik is.

HOOFSTUK 3

Misdrywe

3.1 'n Persoon wat 'n voorreg toegestaan by 'n lisensie wat kragtens hierdie Regulasies uitgereik of hernieu of geldig gemaak is, uitoefen sonder dat hy die houer is van die betrokke lisensie wat daardie voorreg toestaan, is skuldig aan 'n misdryf.

3.2 Iemand wat, hetsy mondeling of skriftelik, 'n valse of misleidende verklaring aflê in of in verband met 'n aansoek om 'n lisensie wat kragtens hierdie Regulasies uitgereik word, of 'n opgawe wat ooreenkomstig 'n bepaling van hierdie Regulasies ingedien word, is skuldig aan 'n misdryf.

3.3 Iemand wat iemand anders by die uitoefening of die uitvoering van die bevoegdhede of werksaamhede by of kragtens hierdie Regulasies aan hom verleen of opgedra, dwarsboom of belemmer, is skuldig aan 'n misdryf.

3.4 Niemand mag die grense van 'n vliegveld binnekom of daarbinne bly nie of toelaat dat 'n dier, voertuig of ander hindernis daarbinne kom of bly onder omstandighede wat waarskynlik die veiligheid van 'n lugvaartuig of sy passasiers of bemanning in gevaar sal stel of die behoorlike werking van die vliegveld sal belemmer nie.

3.5 Die houer van 'n lisensie wat, wanneer hy deur 'n gemagtigde persoon versoek word om sy naam en adres te gee, weier of versuim om dit te doen of 'n vals naam of adres opgee, is skuldig aan 'n misdryf.

3.6 (1) Wanneer die houer van 'n lisensie aangekla word van 'n oortreding van hierdie Regulasies, moet hy die lisensie in die hof voorlê wanneer die aanklag verhoor word.

(2) Iemand wat sonder 'n redelike oorsaak versuim om sy lisensie voor te lê soos by subregulasie (1) vereis, is aan 'n misdryf skuldig.

3.7 Any person who forges or, with any intent to deceive, alters, defaces, mutilates or adds anything to any licence, permission or document issued under these Regulations, or knowing that a licence, permission or document has been so forged, altered, defaced or mutilated or that something has been so added thereto, uses such licence, permission or document, or allows or permits it to be used by any other person, and any person who impersonates a licensee, shall be guilty of an offence.

3.8 Any person who wilfully or negligently makes any entry which is incorrect in any material particular in any document required by these Regulations, shall be guilty of an offence.

3.9 (1) The Commissioner for Civil Aviation may, by notice in writing, request the holder of any licence or other document issued under these Regulations, or any person having the possession or custody of any such licence or document, to surrender to him, within the period specified in such notice, any such licence or document for endorsement or variation in accordance with the provisions of these Regulations.

(2) Any person who fails to comply with any request made under subregulation (1) within the period specified in a notice under that subregulation, or who, with intent to evade the requirements of this Regulation, destroys, mutilates or defaces any document which he is required to surrender to the Commissioner for Civil Aviation, shall be guilty of an offence.

3.10 Any person required under these Regulations to be the holder of a licence who refuses or fails to produce, when requested by an authorised person to do so, his licence for inspection by such authorised person, shall be guilty of an offence.

3.11 Any person whose licence has at any time or, at different times been cancelled, suspended or endorsed and who applies under these Regulations for a new licence or for the renewal of a licence and at the time of such application does not inform the Commissioner for Civil Aviation of all such cancellations, suspensions or endorsements and of the date and place at which such licence was issued, shall be guilty of an offence.

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

3.13 Any owner or person on whom a notice under regulation 2.8 has been served and who fails, without reasonable cause, to comply with the directions contained in the notice, shall be guilty of an offence.

3.14 Any person who does or causes or permits to be done any act contrary to the provisions of these Regulations, or who fails to comply with any requirement thereof or with any condition lawfully imposed in terms of these Regulations and with which it is his duty to comply, shall, where such contravention or failure is not elsewhere in these Regulations declared an offence, be guilty of an offence.

CHAPTER 4

Repeal of regulations, and savings

4.1 (1) The Air Navigation Regulations, 1963, are hereby repealed.

(2) Anything done or deemed to have been done in terms of or under the provisions of any regulation repealed by subregulation (1), shall be deemed to have been done in terms of or under the corresponding provisions of these Regulations.

3.7 Iemand wat 'n lisensie, toestemming of dokument kragtens hierdie Regulasies uitgereik, vervals of, met bedrieglike opset, verander, onleesbaar maak, vermink of iets daarby voeg, of wetende dat 'n lisensie, toestemming of dokument aldus vervals, verander, onleesbaar gemaak of vermink is of dat iets aldus daarby gevoeg is, dié lisensie, toestemming of dokument gebruik of toelaat dat dit deur iemand anders gebruik word, en enigeen wat hom uitgee vir 'n lisensiehouer, is skuldig aan 'n misdryf.

3.8 Iemand wat opsetlik of deur nalatigheid 'n inskrywing wat in 'n wesenlike besonderheid verkeerd is, maak in 'n dokument wat by hierdie Regulasies vereis word, is skuldig aan 'n misdryf.

3.9 (1) Die Kommissaris van Burgerlugvaart kan deur middel van 'n skriftelike kennisgewing die houer van 'n lisensie of ander dokument, kragtens hierdie Regulasies uitgereik, of enigeen wat 'n lisensie of dokument in sy besit of bewaring het, versoek om binne die tydperk in dié kennisgewing vermeld, die lisensie of dokument aan hom te oorhandig, sodat hy ooreenkomstig die bepalings van hierdie Regulasies 'n aantekening daarop kan maak of 'n wysiging daarvan kan aanbring.

(2) Iemand wat versium om binne die tydperk vermeld in 'n kennisgewing kragtens subregulasie (1) te voldoen aan 'n versoek kragtens daardie subregulasie gerig, of wat 'n lisensie of dokument wat hy aan die Kommissaris van Burgerlugvaart moet oorhandig, vernietig, vermink of onleesbaar maak met die doel om die bepalings van hierdie Regulasie te ontduik, is skuldig aan 'n misdryf.

3.10 Iemand wat ingevolge hierdie Regulasies die houer van 'n lisensie moet wees en wat weier of versium om, wanneer deur 'n gemagtigde persoon daartoe versoek, sy lisensie vir inspeksie deur die gemagtigde persoon te toon, is skuldig aan 'n misdryf.

3.11 Iemand wie se lisensie op die een of ander tyd of op verskillende tye ingetrek, opgeskort of van 'n aantekening voorsien is, en wat kragtens hierdie Regulasies aansoek doen om 'n nuwe lisensie of die hernuwing van 'n lisensie en nie, wanneer hy aansoek doen, die Kommissaris van Burgerlugvaart in kennis stel nie van alle sodanige intrekings, opskortings of aantekenings en van die datum waarop en plek waar die lisensie uitgereik is, is skuldig aan 'n misdryf.

3.12 Iemand wat 'n gemagtigde persoon by die uitvoering van sy pligte dwarsboom, hinder of belemmer, is skuldig aan 'n misdryf.

3.13 'n Eienaar of 'n persoon aan wie 'n kennisgewing kragtens regulasie 2.8 beteken is en wat sonder 'n redelike oorsaak versium om te voldoen aan die lasgewing in die kennisgewing vervat, is skuldig aan 'n misdryf.

3.14 Iemand wat iets wat strydig met die bepalings van hierdie Regulasies is, doen of laat doen of toelaat dat dit gedoen word, of wat versium om te voldoen aan 'n bepaling daarvan of aan 'n voorwaarde wat wettig kragtens hierdie Regulasies opgelê is en waaraan dit sy plig is om te voldoen, is, waar dié oortreding of versium nie elders in hierdie Regulasies tot 'n misdryf verklaar word nie, skuldig aan 'n misdryf.

HOOFSTUK 4

Herroeping van regulasies, en voorbehoud

4.1 (1) Die Lugvaartregulasies, 1963, word hierby herroep.

(2) Enigiets wat gedoen is of geag word gedoen te gewees het ingevolge of kragtens die bepalings van 'n by subregulasie (1) herroepende regulasie, word geag ingevolge of kragtens die ooreenstemmende bepalings van hierdie Regulasies gedoen te gewees het.

APPENDIX A1**Minimum equipment and facilities****A1.1 (1) At aerodromes for international traffic:**

- (a) Air traffic control and communications equipment.
 - Air traffic control.
 - Control tower. Terminal Building.
 - 3,6 metre Windcone(s).
 - Air traffic signal light.
 - Signalling pyrotechnics.
 - Short-range radio telephone.
 - Radio direction-finding or radio beacon apparatus.
 - Instrument landing system (where needed).
 - Air/ground radio telegraph or radio telephone communications
 - Fixed service telecommunications.
- (b) Lighting standards.
 - Illuminated windcone.
 - Runway threshold lights.
 - Runway lights, low intensity; high intensity on instrument runway (where required).
 - Taxiway lights.
 - Approach lights.
 - Obstruction lights.
 - Apron floodlighting.
 - Ceiling projector.
- (c) Other facilities.
 - Full meteorological facilities.
 - Mobile fire-fighting equipment.
 - Ambulance.

(2) At aerodromes for national scheduled mainline air services:

- (a) Air traffic control and communications equipment.
 - As specified in sub-paragraph A1.1 (1) (a).
- (b) Lighting standards.
 - Illuminated windcone.
 - Runway threshold lights.
 - Runway lights.
 - Taxiway lights.
 - Obstruction lights.
- (c) Other facilities.
 - Meteorological office.
 - Mobile fire-fighting equipment.
 - Ambulance or first-aid equipment.

(3) At aerodromes for feeder air services:

- (a) Aerodrome and communications equipment
 - Windcone(s).
 - Telephone.
- (b) Lighting standards (if required for night flying).
 - Runway or strip threshold lights.
 - Runway or strip lights.
 - Obstruction lights.
- (c) Other facilities.
 - First-aid equipment.
 - Two portable fire extinguishers (if caretaker resident on aerodrome).

(4) At local aerodromes:

- Windcone.
- First-aid equipment.
- Two portable fire extinguishers (if caretaker resident on aerodrome or aerodrome is used for instructional purposes).

BYVOEGSEL A1**Minimum uitrusting en inrigting****A1.1 (1) By vliegvelde vir internasionale verkeer:**

- (a) Lugverkeersleiding en verbindingsuitrusting.
 - Lugverkeersleiding.
 - Verkeerstoring. Lughawegebou.
 - Windkeël(s) 3,6 meter.
 - Verkeerseinlig.
 - Seinvuurwerk.
 - Kortafstandradiotelefoon.
 - Radiorigtingsoeker of radiobakenapparaat.
 - Instrumentlandingstelsel (waar nodig).
 - Boordradiotelegrafiese of boordradiotelefoniese verbindinge met die grond.
 - Telekommunikasie van die vaste diens.
- (b) Verligtingseise.
 - Verligte windkeël.
 - Drumpelligte van die aanloopbaan.
 - Aanloopbaanligte, lae intensiteit, hoë intensiteit op instrumentaanloopbaan (waar nodig).
 - Rybaanligte.
 - Binnesweefligte.
 - Hindernisligte.
 - Spreiverligting van laaiblad.
 - Wolkedeklig.
- (c) Ander inrigtings.
 - Volledige weerkundige diens.
 - Mobiele brandblusuitrusting.
 - Ambulans.

(2) By vliegvelde vir gereelde nasionale hooflynlugdienste:

- (a) Lugverkeersleiding en verbindingsuitrusting. Soos in subparagraaf A1.1 (1) (a) bepaal.
- (b) Verligtingseise.
 - Verligte windkeël.
 - Drumpelligte van aanloopbaan.
 - Aanloopbaanligte.
 - Rybaanligte.
 - Hindernisligte.
- (c) Ander inrigtings.
 - Weerkundige kantoor.
 - Mobiele brandblusuitrusting.
 - Ambulans of eerstehulpuitrusting.
- (3) By vliegvelde vir toevoerdienste:
 - (a) Vliegveld- en verbindingsuitrusting.
 - Windkeël(s).
 - Telefoon.
 - (b) Verligtingseise (indien vir nagvlieg nodig).
 - Drumpelligte van aanloopbaan of landingstrook.
 - Aanloopbaan- of landingstrookligte.
 - Hindernisligte.
 - (c) Ander inrigtings.
 - Eerstehulpuitrusting.
 - Twee verplaasbare brandblussers (indien opsigter op vliegveld woon).
- (4) By plaaslike vliegvelde:
 - Windkeël.
 - Eerstehulpuitrusting.
 - Twee verplaasbare brandblussers (indien opsigter op vliegveld woon of vliegveld vir instruksie gebruik word).

APPENDIX A2**Aerodrome markings****Boundary markers**

A2.1 (1) In terms of regulation 2.13 (1) the boundaries of the landing area shall be marked with either—

(a) white horizontal markers 3,0 metres by 1 metre at intervals of 100 metres and all angles shall be clearly defined; or

(b) raised wooden markers of the type shown in Annexure A2.1 spaced at intervals of not more than 180 metres. The markers shall be a single conspicuous colour, preferably white; or

(c) markers in the form of a cone not less than 50 cm high and not less than 80 cm in diameter, spaced at intervals of not more than 100 metres. The markers shall be conspicuously painted in contrast with the surrounding terrain.

Strip markers

(2) (a) Where prescribed by regulation 2.13 (2) landing strip markers shall be placed in straight lines along the sides of the basic landing strip, and shall be spaced at uniform intervals of 100 metres starting from the corners of the strip. The markers on each side of the strip shall be paired as nearly as possible on lines at right angles to the axis of the strip.

(b) There shall be at least four markers across each end of the strip, spaced symmetrically about the centreline of the strip at intervals of approximately 15 metres.

(c) The markers shall be shaped and coloured as described in subparagraph A2.1 (1).

(d) Where strip markers are in the form of a cone, the markers indicating the threshold shall show alternating 45° segments of contrasting colours, preferably international orange and white.

(e) At landing strip aerodromes where white horizontal markers are used to demarcate the outlines of the landing strips, the Commissioner for Civil Aviation may direct that an additional means of indicating the centre-line of the strip to the pilot of an aircraft taking off or landing, shall be available which may be provided by—

(i) a broken or continuous line running along the centre of the strips; or

(ii) white boards outside the thresholds of the strips giving an indication of the centre of the strips.

The boards shall not project above the approach surface slopes.

Runway markings

(3) Runway markings as required by regulation 2.13 (3) shall be displayed on all runways. The markings shall be of a conspicuous colour, preferably white.

Runway end markings

(4) (a) Runways shall be designated by numbers, which shall be in the form and of dimensions not less than those given in Annexure A2.2.

(b) The markings shall be placed at the most appropriate position near the end of the runway, in such a manner that the runway is effectively identified and shall conform to the arrangement shown in Annexures A2.3, A2.4 and A2.5.

Assignment of numbers

(c) A number shall be assigned to each end of the runway. This number shall be the whole number nearest one-tenth of the magnetic azimuth of the centre-line of the runway, measured clockwise from magnetic North when viewed from the approach end.

BYVOEGSEL A2**Vliegveldmerke****Grensmerkers**

A2.1 (1) Ooreenkomstig regulasie 2.13 (1) word die grense van die landingsgebied gemerk met—

(a) wit horisontale merkers, 3,0 meter by 1 meter en 100 meter van mekaar af, met alle hoeke duidelik omlin; of

(b) verhewe houtmerkers van die tipe wat in Aanhangsel A2.1 beskryf word en hoogstens 180 meter van mekaar af is. Die merkers moet van een opvallende kleur wees, by voorkeur wit; of

(c) merkers in die vorm van 'n keël minstens 50 cm hoog en 80 cm in deursnee en hoogstens 100 meter van mekaar af. Die merkers moet so geverf word dat hulle opvallend is en teen die omliggende terrein afsteek.

Strookmerkers

(2) (a) Waar dit deur regulasie 2.13 (2) voorgeskryf word, moet landingstrookmerkers in reguit lyne al langs die kante van die basiese landingstrook geplaas word; hulle moet 100 meter van mekaar af wees en by die hoeke van die strook begin. Die merkers aan elke kant van die strook moet so gerangskik word dat elke paar op 'n lyn staan wat so na moontlik haaks op die as van die baan loop.

(b) Daar moet minstens vier merkers oor elke end van die baan wees, en hulle moet simmetries om die middellyn van die baan ongeveer 15 meter van mekaar af gerangskik wees.

(c) Die merkers moet van die vorm en kleur wees wat in subparagraaf A2.1 (1) beskryf word.

(d) Waar strookmerkers die vorm van 'n keël aanneem, moet merkers wat die drumpel aandui, afwisselende segmente van 45° en van kontrasterende kleure, by voorkeur internasionale oranje en wit, toon.

(e) By vliegvelde met landingstroke waar horisontale wit merkers gebruik word om die landingstroke af te baken, kan die Kommissaris van Burgerlugvaart beveel dat 'n verdere middel beskikbaar moet wees om die middellyn van die strook aan te dui vir die vlieënier van 'n lugvaartuig wat opstyg of land; dit kan gedoen word met—

(i) 'n gebroke of ongebroke streep langs die middel van die strook; of

(ii) wit planke buite die drumpels van die stroke wat die middel van die stroke aandui.

Hierdie planke mag nie bokant die naderingsoppervlaktehellings uitsteek nie.

Aanloopbaanmerke

(3) Aanloopbaanmerke ooreenkomstig regulasie 2.13 (3) moet op alle aanloopbane vertoon word. Die merke moet van 'n opvallende kleur, by voorkeur wit, wees.

Aanloopbaanendmerke

(4) (a) Aanloopbane word aangedui deur nommers met syfers van die vorm en met ten minste die afmetings in Aanhangsel A2.2 beskryf.

(b) Die merke moet op die geskikte plek naby die end van die aanloopbaan geplaas word op so 'n wyse dat die aanloopbaan doeltreffend aangedui word; die rangskikking moet presies ooreenkom met dié wat in Aanhangsels A2.3, A2.4 en A2.5 beskryf word.

Toewysing van nommers

(c) 'n Nommer word aan elke end van die aanloopbaan toegewys. Hierdie nommer is die gehele getal wat die naaste is aan eentiende van die magnetiese asimut van die middellyn van die aanloopbaan, regsom gemeet uit die magnetiese noorde van die naderingsend af gesien.

Runway longitudinal markings

(5) The longitudinal markings shall be of the form and dimensions shown in Annexures A2.4 and A2.6 or in Annexure A2.5 and A2.7.

Runway distance markings

(6) Runway distance markings shall be of the form and dimensions shown in Annexures A2.4, A2.5 and A2.8. They shall be placed 450 metres from the ends of the runways.

Runway threshold markings

(7) Runway threshold markings shall be used when the threshold has been removed from its normal position at the end of the runway, to indicate its altered position. These markings shall be of the form and dimensions shown in Annexure A2.9. Not less than four symbols shall be used, equally spaced across the runways.

Taxiway markings

(8) Day markings shall be displayed on all hard surfaced taxiways. The markings shall be of a conspicuous colour, preferably white or international yellow.

Taxi longitudinal markings

(9) The longitudinal markings shall be as shown in Annexure A2.10.

Taxi holding position markings

(10) The holding position markings shall be as shown in Annexure A2.10.

Circle

(11) The location of at least one windcone shall, except where such windcone is erected other than on the ground, be marked by a circular band 15 metres in diameter and 1 metre wide. The band shall be centred about the windcone support and shall be coloured white.

Private aerodromes

(12) Approved private aerodromes shall in addition to the marks prescribed in the previous paragraphs be indicated by a letter "P" in Roman character, placed outside of, and in close proximity to the centre of the circle. The height of the letter shall be 3,0 metres and the width two-thirds of the height—the line comprising the letter being 30 cm wide. The colour of the letter shall be white.

Glider landing sites

(13) Approved glider landing sites shall be marked with a white triangle positioned around a windcone support. Each arm of the triangle shall be 10 metres in length; the width of the line shall be 1 metre.

Aerodrome identification signs

(14) (a) Aerodrome identification signs shall be provided at all aerodromes where there are insufficient alternate means of visual identification.

Location

(b) The sign shall be placed on the aerodrome in such a way that, in so far as is practicable, it is legible at all angles above the horizontal.

Form

(c) The sign shall consist of the name of the aerodrome.

Colour

(d) Markings shall be white.

Dimensions

(e) The characters shall be not less than 3 metres high.

Langsmerke op aanloopbane

(5) Die langsmerke moet die vorm en afmetings hê wat in Aanhangel A2.4 en A2.6 of in Aanhangsels A2.5 en A2.7 beskryf word.

Aanloopbaan-afstandsmärke

(6) Aanloopbaan-afstandsmärke moet die vorm en afmetings hê wat in Aanhangsels A2.4, A2.5 en A2.8 beskryf word. Hulle moet 450 meter van die end van die aanloopbaan af wees.

Drumpelmerke van aanloopbane

(7) Merke op die aanloopbaandruppel word gebruik wanneer die druppel van sy gewone plek op die end van die aanloopbaan verskuif is, om die nuwe plek aan te dui. Hierdie merke moet die vorm en afmetings hê wat in Aanhangel A2.9 beskryf word. Minstens vier simbole moet gebruik word op gelyke afstande oor die aanloopbane.

Rybaanmerke

(8) Dagmerke moet op alle rybane met harde oppervlakte vertoon word. Die merke moet van 'n opvallende kleur wees, by voorkeur wit of internasionale geel.

Langsmerke op rybane

(9) Die langsmerke moet ooreenkom met dié wat in Aanhangel A2.10 beskryf word.

Wagplekmerke op rybane

(10) Die wagplekmerke moet ooreenkom met dié wat in Aanhangel A2.10 beskryf word.

Kring

(11) Die plek van minstens een windkeël moet, behalwe waar daardie windkeël elders as op die grond opgerig is, gemerk word met 'n kringband 15 meter in deursnee en 1 meter breed. Die band moet die stut van die windkeël as middelpunt hê en moet wit wees.

Private vliegvelde

(12) Goedgekeurde private vliegvelde moet, behalwe die merke wat in die voorgaande paragrawe voorgeskryf word, ook aangedui word deur 'n Romeinse letter "P" wat buite en baie naby die middelpunt van die kring moet wees. Die hoogte van die letter moet 3,0 meter en die breedte twee derdes van die hoogte wees, terwyl die streep waaruit die letter bestaan, 30 cm breed moet wees. Die kleur van die letter moet wit wees.

Landingsterreine vir sweeftuie

(13) Goedgekeurde landingsterreine vir sweeftuie moet met 'n wit driehoek om 'n windkeëlstut gemerk word. Elke sy van die driehoek moet 10 meter lank wees; die breedte van die streep moet 1 meter wees.

Vliegveldherkenningstekens

(14) (a) Herkenningstekens moet verskaf word by alle vliegvelde waar ander middels van optiese herkenning onvoldoende is.

Plek

(b) Die teken moet op so 'n plek op die vliegveld geplaas word dat dit, vir sover doenlik, uit alle hoeke bo die horisontaal leesbaar is.

Vorm

(c) Die teken bestaan uit die naam van die vliegveld.

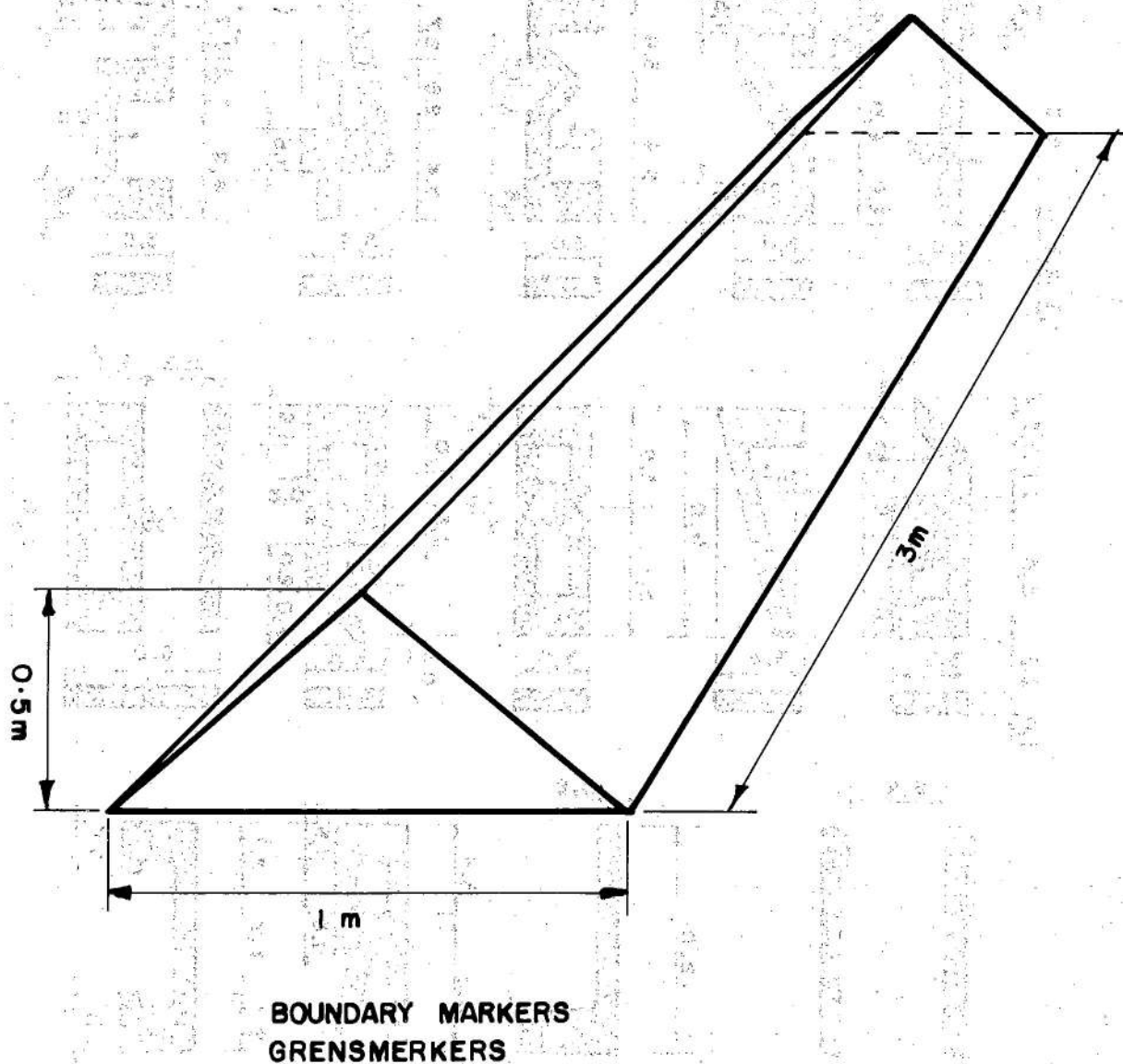
Kleur

(d) Die merke moet wit wees.

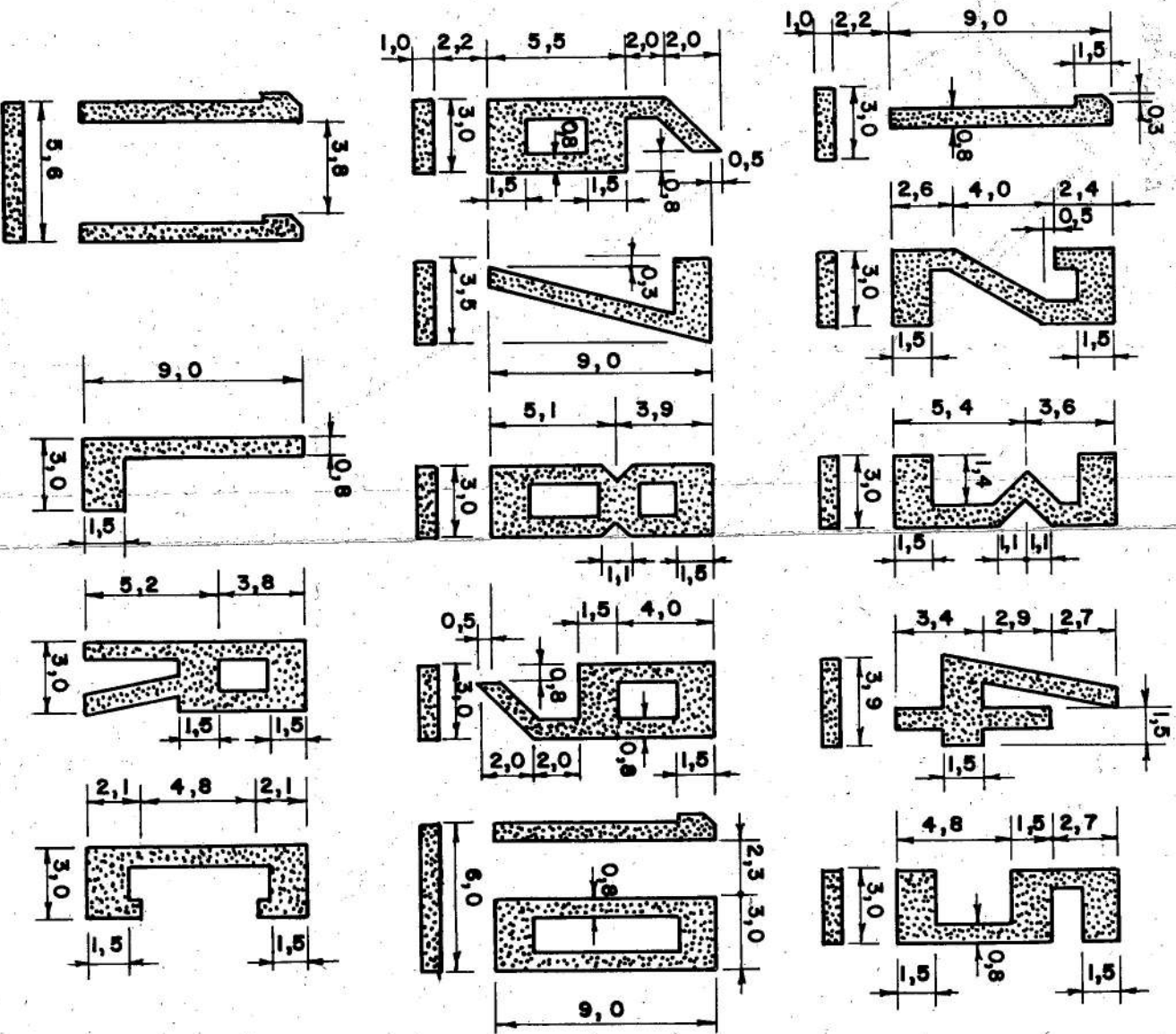
Afmetings

(e) Die letters moet minstens 3 meter hoog wees.

ANNEXURE AANHANGSEL A2.1.

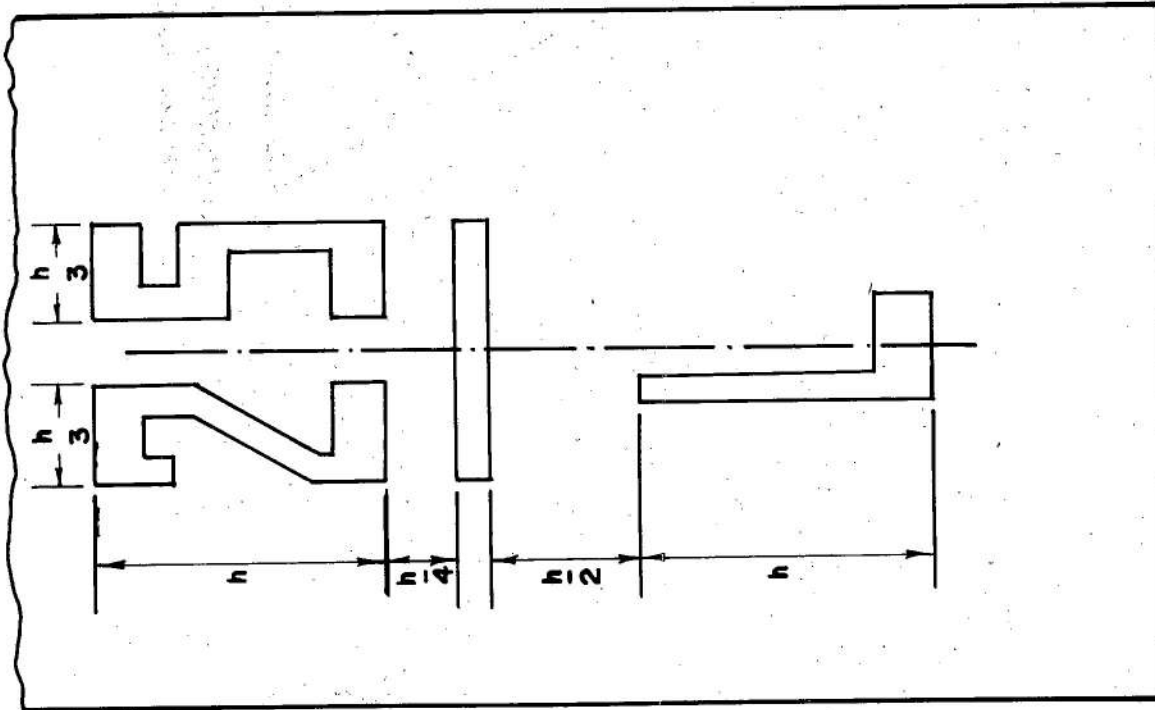
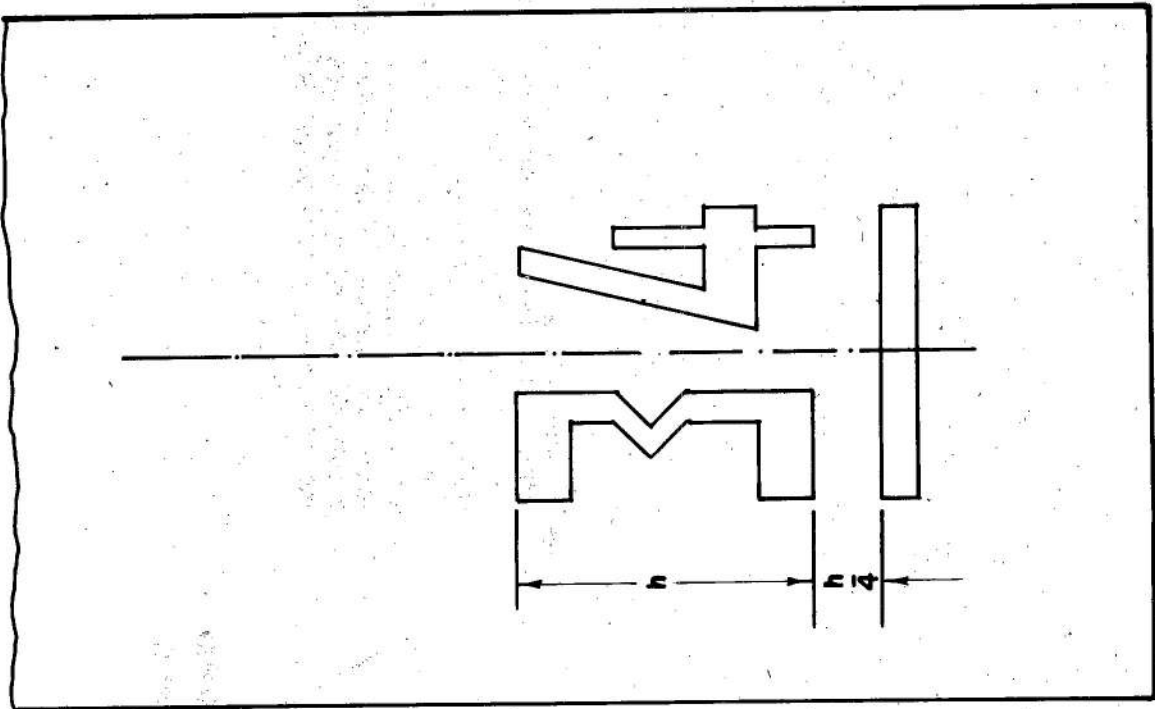


ANNEXURE A2.2
AANHANGSEL



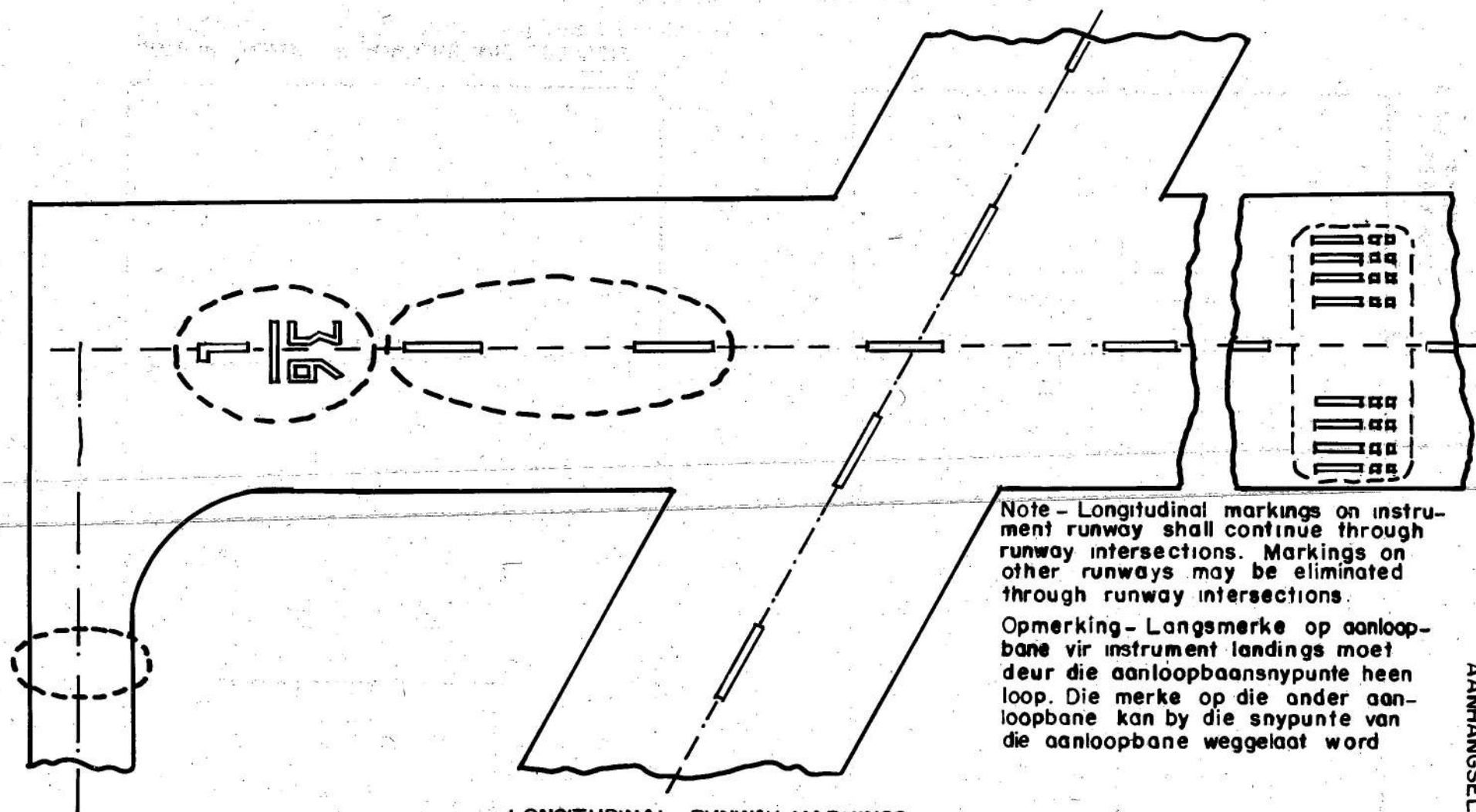
FORM AND PROPORTIONS OF NUMBERS AND LETTERS FOR RUNWAY END MARKINGS
VORM EN AFMETINGS VAN NOMMERS EN LETTERS VIR AANLOOPBAAN ENDEMERKE

ANNEXURE A2.3.
AANHANGSEL



NOTE - H = HEIGHT OF NUMBERS AND LETTERS
OPMERKING - H = HOOGTE VAN NUMMERS EN LETTERS

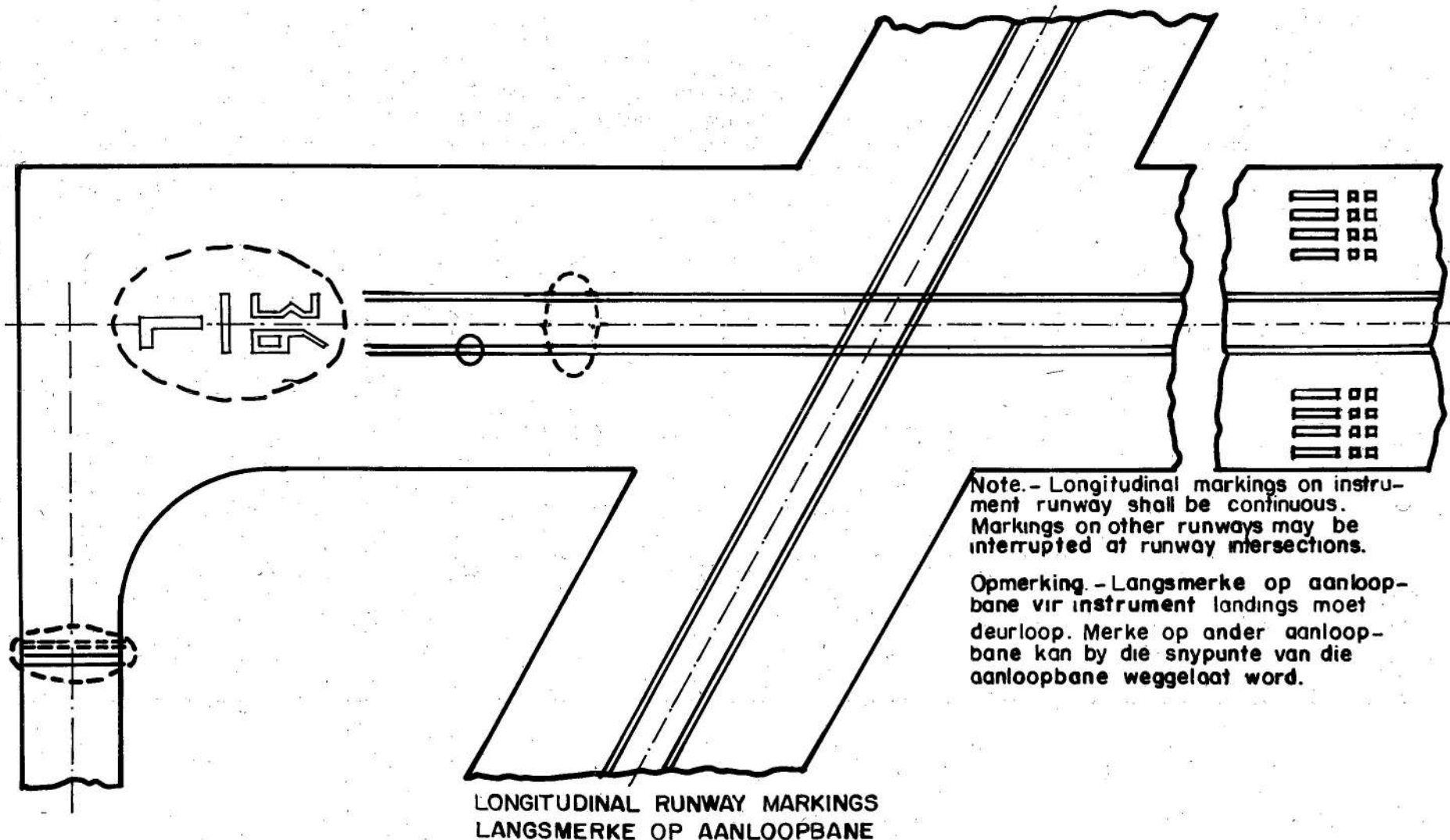
RUNWAY END MARKINGS



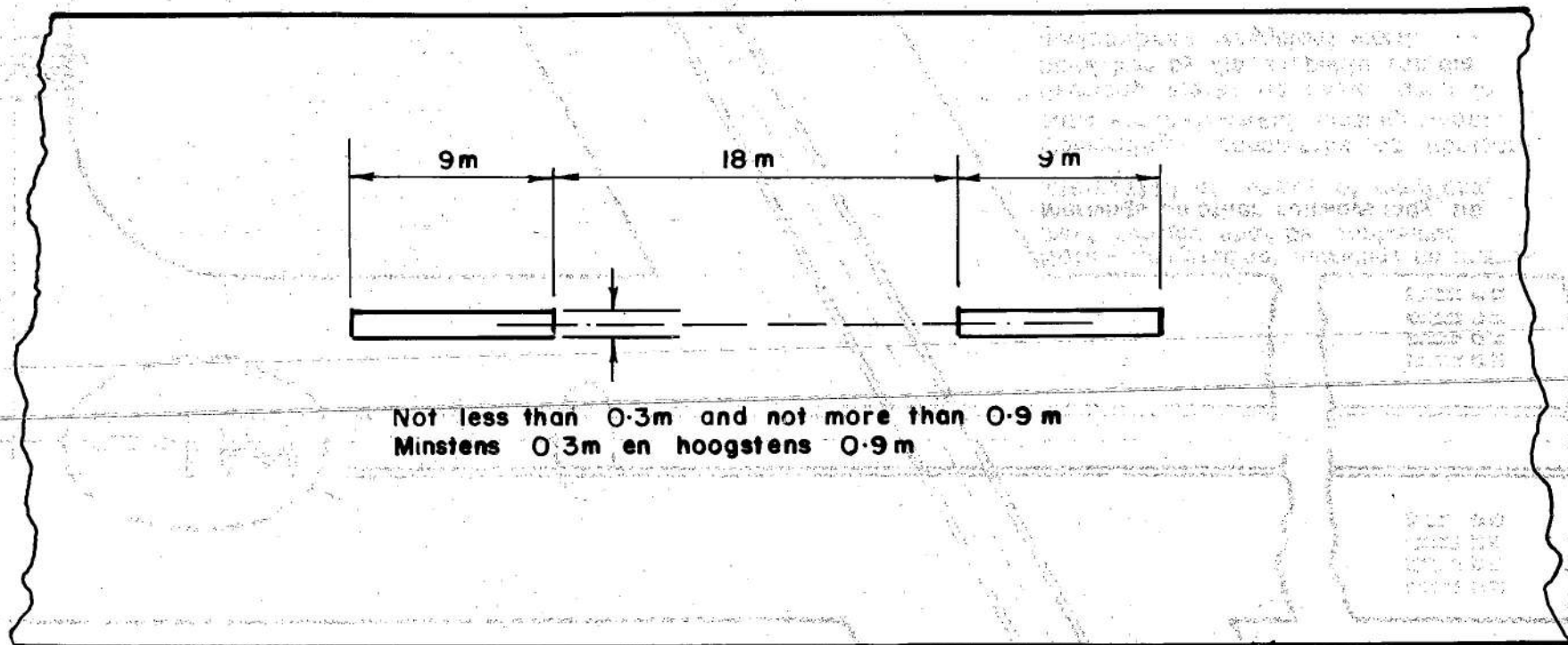
LONGITUDINAL RUNWAY MARKINGS
LANGSMERKE OP AANLOOPBANE

Note - Longitudinal markings on instrument runway shall continue through runway intersections. Markings on other runways may be eliminated through runway intersections.

Opmerking - Langsmärke op aanloopbane vir instrument landings moet deur die aanloopbaansnypunte heen loop. Die merke op die ander aanloopbane kan by die snypunte van die aanloopbane weggelaat word.

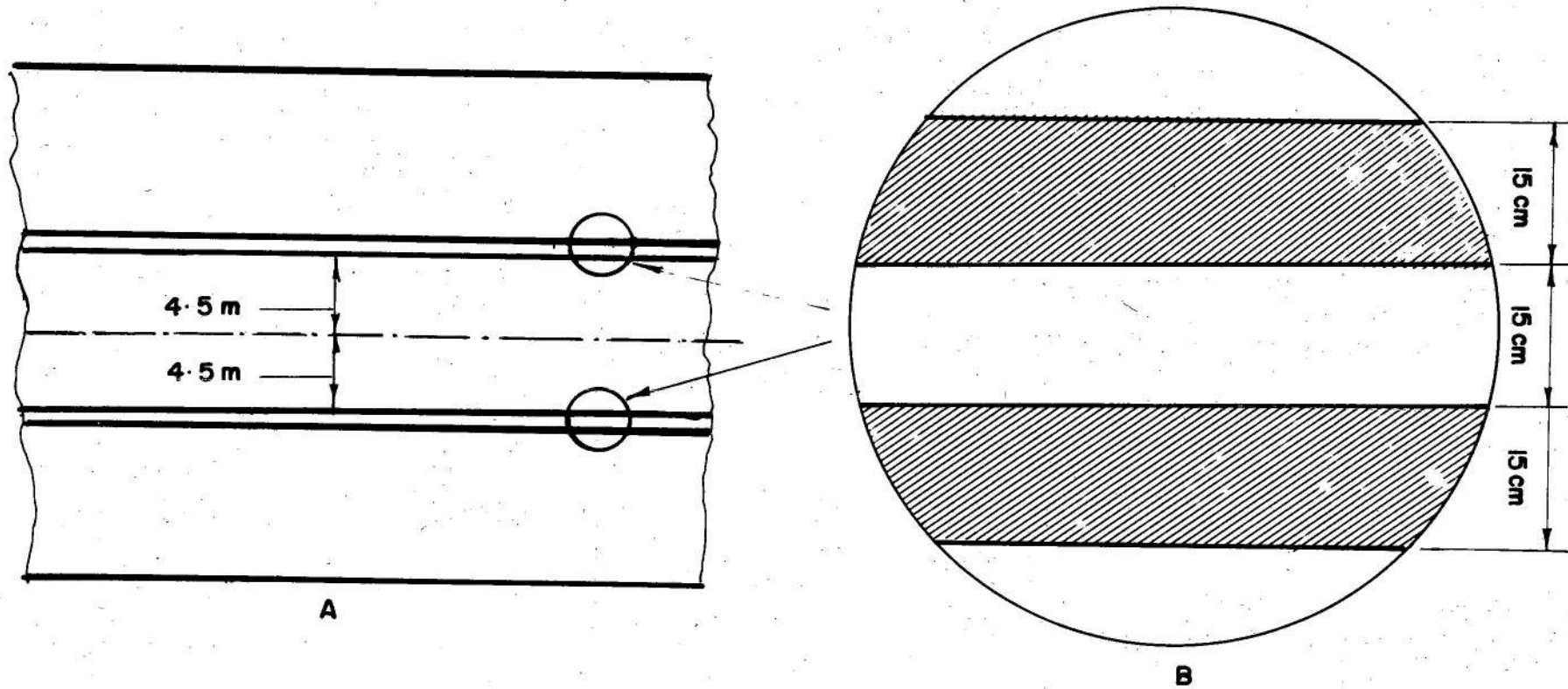


ANNEXURE A 2.6.
AANHANGSEL

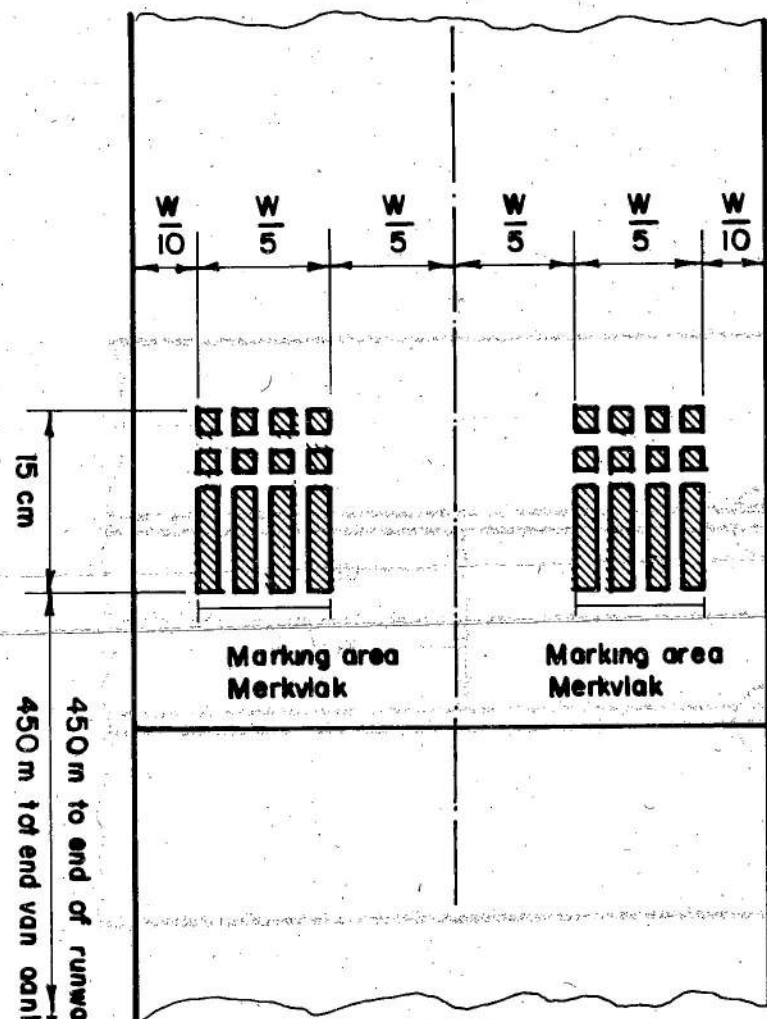


LONGITUDINAL RUNWAY MARKING.
LANGSMERKE OP AANLOOPBAAN.

ANNEXURE A2.7.
AANHANGSEL

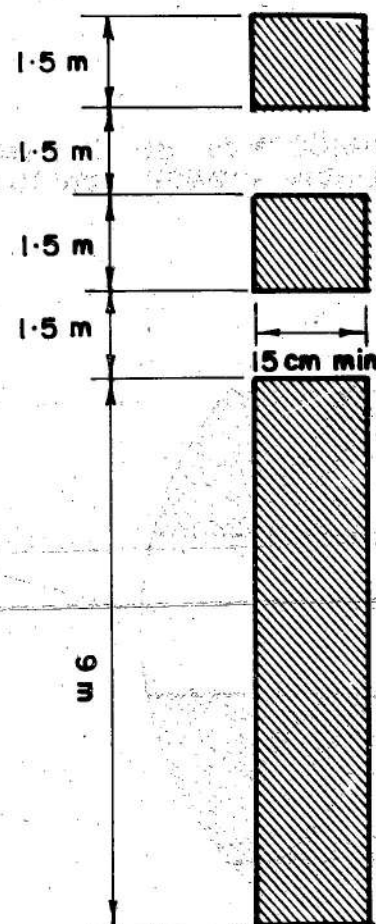


LONGITUDINAL RUNWAY MARKING
LANGSMERKE OP AANLOOPBAAN



W = Width of runway

W = Breedte van aanloopbaan



MARKING SYMBOL
MERKTEKENS

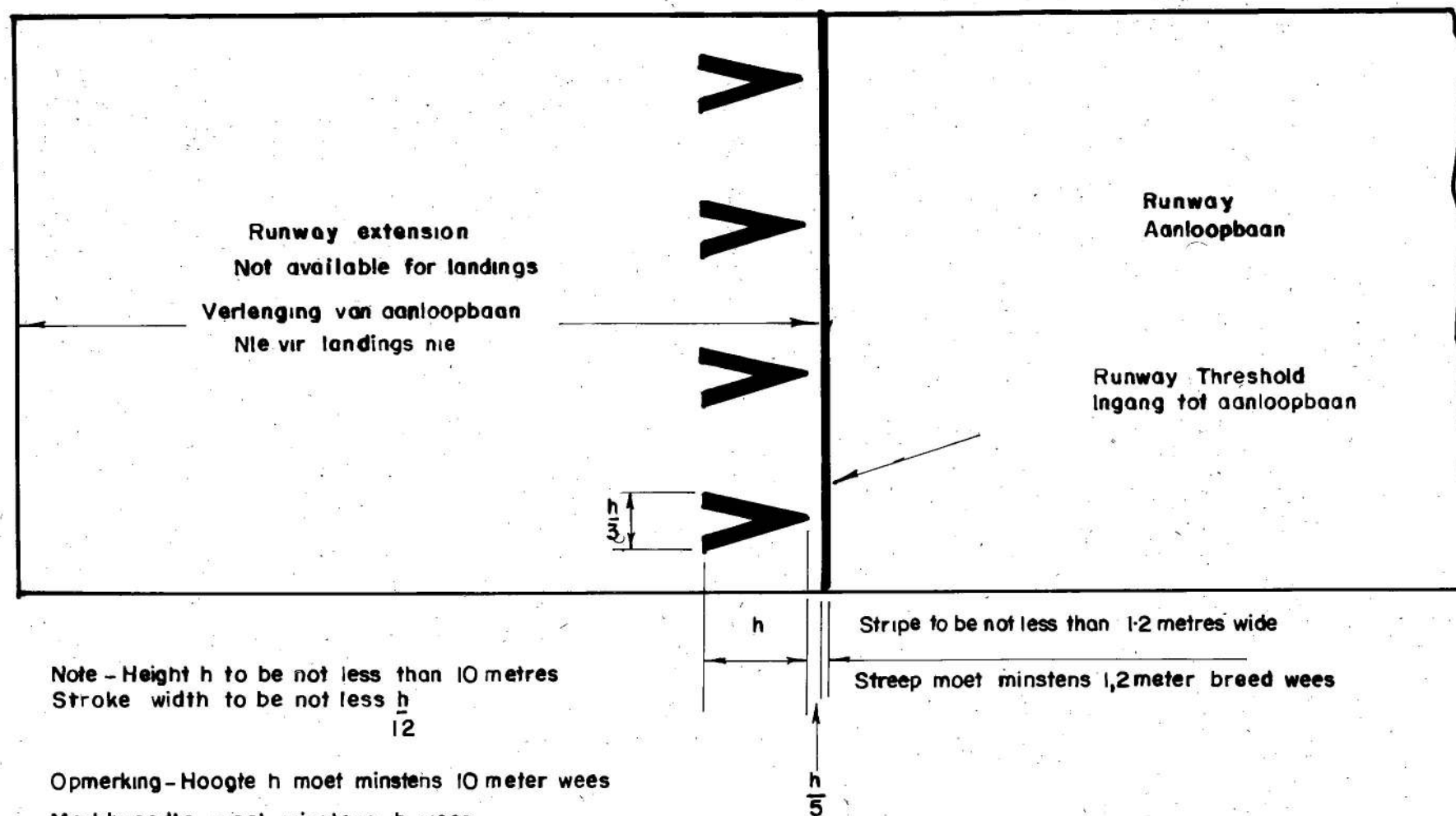
Note - Each marking area to be filled with at least three symbols having dimensions as shown.

Opmerking - Elke merkvlak moet met minstens drie tekens met die aangegeve afmetings ingevul word.

Spacing between symbols to be not less than 30cm and not more than 2 metres. Ruimtes tussen tekens moet minstens 30cm en hoogstens 2 meter wees.

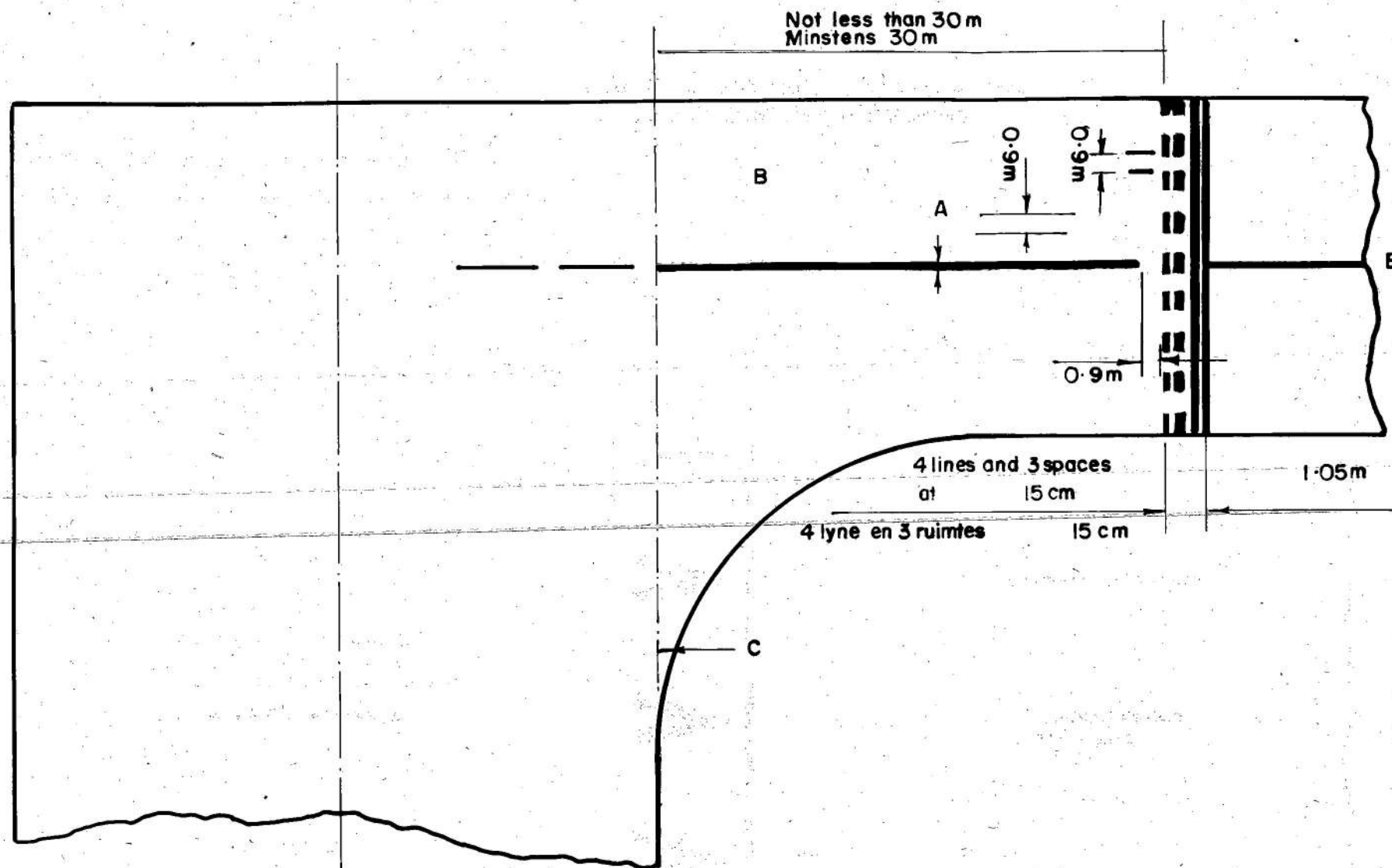
ANNEXURE
A2.8.
AANHANGSEL

RUNWAY DISTANCE MARKING
AFSTANDSMERKE OP AANLOOPBAAN



RUNWAY THRESHOLD MARKING
MERKE OP INGANG TOT AANLOOPBAAN

ANNEXURE A2.10.
AANHANGSEL



TAXI LONGITUDINAL HOLDING POSITION MARKINGS
LANGSMERKE OP WAGPLEK BY RYBAAN

A. single stripe	15 centimetres wide.	B taxiway	C runway
A. enkelstreep	15 centimeter breed	B rybaan	C aanloopbaan

APPENDIX A3**Clearing, zoning and marking of obstructions at aerodromes**

Aerodrome with a basic strip/channel or landing length in excess of 730 metres

A3.1 (1) (a) *Dimensions of approach area, length and position.*—The approach area extends from the end of the strip or channel for a distance of 3 000 metres in the approach direction and is symmetrical about an axis coincident with the extended centre-line of the strip or channel.

(b) *Width.*—(i) *Instrument approach.*—For instrument strips or channels, the lateral dimensions of the approach area, perpendicular to the extended centre-line of the strip or channel are the strip or channel width at the strip or channel end and 1 200 metres at the approach end of a strip and the channel width plus 900 metres at the approach end of a channel.

(ii) *Non-instrument approach.*—For non-instrument strips or channels, the lateral dimensions of the approach area, perpendicular to the extended centre-line of the strip or channel, are the strip or channel width at the strip or channel end and 750 metres at the approach end of a strip and the channel width plus 600 metres at the approach end of a channel.

(2) *Dimensions of approach areas at all-way aerodromes.*—The approach area is the area on the ground, adjacent to the landing area of an aerodrome and enveloping the said landing area, which is bounded by an imaginary line any point of which is 3 000 metres from the nearest point on the boundary of the said landing area.

Dimensions of obstruction marking surfaces

A3.2 (1) *General.*—Obstruction marking surfaces include the approach surfaces and the transitional surfaces in addition to the horizontal and conical surfaces described below.

(2) *Approach surface.*—An imaginary inclined plane the limits of which are vertically above the limits of the approach area. The lower limit of this plane is a horizontal line at right angles to the strip axis and passing through a point at the end of the basic strip and on the centre line of the basic strip.

(3) *Horizontal surface.*—An imaginary horizontal surface located 45 metres above the elevation of the aerodrome reference point in the case of a land aerodrome and 45 metres above the normal water level in the case of a water aerodrome, with its outer limits at a horizontal radius of 4 000 metres from the aerodrome reference point.

(4) *A conical surface.*—An imaginary conical surface extending upwards and outward from the periphery of the horizontal surface for a distance, measured from the aerodrome reference point in the case of a land aerodrome of—

4 800 metres for land aerodromes having a basic main strip length of 1 260 to 2 099 metres and for water aerodromes having a basic main channel length of less than 4 500 metres.

6 000 metres for land aerodromes having a basic main strip length of 2 100 metres or more and for water aerodromes having a basic main channel length of not less than 4 500 metres.

Gradients of approach surface slopes

A3.3 (1) *Instrument approach.*—The approach surface slope for instrument runways or channels is 1:50.

(2) *Non-instrument approach.*—The approach surface slopes for non-instrument runways (strips) or channels are—

1:40 for land aerodromes with a basic main length of 1 500 metres and upwards and for water aerodromes having a basic main channel length of not less than 3 000 metres;

BYVOEGSEL A3**Opruiming, streeksverdeling en merk van hindernisse by vliegveld**

Vliegveld met 'n basiese strook/kanaal of landingslengte van meer as 730 meter

A3.1 (1) (a) *Afmetings van naderingsgebied, lengte en plek.*—Die naderingsgebied strek van die end van die strook of kanaal vir 'n afstand van 3 000 meter in die naderingsgebied en is simmetries om 'n as wat ooreenstem met die verlengde middellyn van die strook of kanaal.

(b) *Breedte.*—(i) *Naderingsgebied met instrumente.*—Vir instrumentstroke of -kanale is die sydelingse afmetings van die naderingsgebied, loodreg op die verlengde middellyn van die strook of kanaal, die breedte van die strook of kanaal by die end van die strook of kanaal, 1 200 meter, by die naderingsend van 'n strook en die kanaalbreedte plus 900 meter by die naderingsend van 'n kanaal.

(ii) *Nadering sonder instrumente.*—Vir sigstroke of kanale is die sydelingse afmetings van die naderingsgebied, loodreg op die verlengde middellyn van die strook of kanaal, die breedte van die strook of kanaal by die end van die strook of kanaal, 750 meter by die naderingsend van 'n strook en die kanaalbreedte plus 600 meter by die naderingsend van 'n kanaal.

(2) *Afmetings van naderingsgebiede op alrigtingsvliegveld.*—Die naderingsgebied is die gebied op die grond, langs die landingsterrein van 'n vliegveld en rondom genoemde landingsterrein wat begrens word deur 'n denkbeeldige lyn wat by enige punt 3 000 meter van die naaste punt aan die grens van genoemde landingsterrein is.

Afmetings van hindernismerkvlakke

A3.2 (1) *Algemeen.*—Hindernismerkvlakke sluit in die naderingsvlakke en die oorgangsvlakke asook die horisontale en keëlvormige vlakke wat hieronder beskryf word.

(2) *Naderingsvlakke.*—'n Denkbeeldige hellende vlak waarvan die grense vertikaal bo die grense van die naderingsgebied is. Die onderste grens van hierdie vlak is 'n horisontale lyn haaks op die strook se as; dit loop deur 'n punt aan die end van die basiese strook en op die middellyn van die basiese strook.

(3) *Horisontale vlak.*—'n Denkbeeldige horisontale vlak wat 45 meter bo die hoogte van die vliegveld se uitgangspunt, in die geval van 'n vliegveld op land, en 45 meter bo die gewone waterhoogte, in die geval van 'n watervliegveld is, met sy buitengrense op 'n horisontale straal van 4 000 meter van die vliegveld se uitgangspunt af.

(4) *'n Keëlvormige vlak.*—'n Denkbeeldige keëlvormige vlak wat boontoe en na buite van die omtrek van die horisontale vlak strek vir 'n afstand, wat in die geval van 'n vliegveld op land van die vliegveld se uitgangspunt gemeet word, van sit 'n streep—

4 800 meter vir vliegveld op land met 'n basiese hoofstrooklengte van 1 260 tot 2 099 meter en vir watervliegveld met 'n basiese hoofkanaallengte van minder as 4 500 meter.

6 000 meter vir vliegveld op land met 'n basiese hoofstrooklengte van 2 100 meter of meer en vir watervliegveld met 'n basiese hoofkanaallengte van minstens 4 500 meter.

Hellingsgraad van naderingsvlakke

A3.3 (1) *Nadering met instrumente.*—Die helling van die naderingsvlak vir instrumentaanloopbane of -kanale is 1:50.

(2) *Nadering sonder instrumente.*—Die hellings van die naderingsvlakke vir sigaanloopbane (-stroke) of -kanale is—

1:40 vir vliegveld op land met 'n basiese hooflengte van 1 500 meter en meer en vir watervliegveld met 'n basiese hoofkanaallengte van minstens 3 000 meter;

1:30 for land aerodromes with a basic main length of 1 050 to 1 499 metres and for water aerodromes having a basic main channel length of less than 3 000 metres;

1:25 for land aerodromes with a basic main length of 730 to 1 049 metres.

(3) *Transitional surface slope.*—The slope of transitional surfaces measured from the edges of the landing strip or channel landing area, or the edges of the approach surface in a vertical plane at right angles to the axis of the strip or channel, extended as necessary, is 1:7.

(4) *Transitional surfaces.*—Those surfaces sloping upwards and outwards from the edges of the approach surfaces to the intersection with the horizontal surface and those surfaces sloping upwards and outwards from the edges of the strips, channels or landing area to the intersection with the horizontal surface.

(5) *Conical surface slope.*—The slope of the conical surface, measured in a vertical plane passing through the aerodrome reference point, is 1:20.

Marking of obstructions and hazards

A3.4 (1) (a) All objects required to be marked in terms of regulation 2.15 (3) and in addition vehicles on the movement area, shall be marked as herein specified. Any other objects, which, in the opinion of the Commissioner for Civil Aviation, constitute obstructions or potential hazards to aircraft moving on the ground or in the navigable air space, shall also be marked as specified herein.

(b) Wherever the words "obstruction marking surfaces" appear in subsequent paragraphs, reference is made to the surfaces described in paragraph A3.2.

(c) Temporary and permanent obstructions shall be marked by painting, unless this is impracticable. Obstructions not painted shall be marked with flags or shapes as herein specified. Objects requiring marking need not be marked below the elevation shielded by surrounding objects but the surrounding objects shall be marked.

(d) Markings are not required on objects that, in the opinion of the Commissioner for Civil Aviation, are sufficiently conspicuous by their shape, size or colour.

(e) Vehicles on the movement area shall be marked by painting, shapes or flags as herein specified.

(2) (a) Any object with essentially unbroken surfaces, the projection of which onto any vertical plane exceeds 4,5 metres in both dimensions, shall be painted in a chequered pattern of international orange and black or white rectangles of not less than 1,5 metres and not more than 3 metres on a side, the corners being international orange. (Annexures A3.1, A3.2, A3.3 and A3.4.)

(b) Any objects with essentially unbroken surfaces, the projection of which onto any vertical plane exceeds 1,4 metres in one dimension, and is less than 4,5 metres in the other dimension, and any skeleton structure having both dimensions greater than 1,4 metres shall be painted in bands of international orange and black or white. The bands shall be not less than 45 cm and not more than 6 metres wide and shall be perpendicular to the major axis. Bands at the extremities of the structure shall be international orange. (Annexures A3.5, A3.1, A3.2, A3.3 and A3.6.)

(c) Any object, the projection of which onto any vertical plane has both dimensions less than 1,4 metres shall be painted a single conspicuous colour, preferably international orange.

(d) When vehicles are marked by painting, a single conspicuous colour, preferably international yellow for service vehicles or international red for emergency vehicles, shall be used.

1:30 vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 1 050 tot 1 499 meter en vir watervliegvelde met 'n basiese hoofkanaallengte van minder as 3 000 meter;

1:25 vir vliegvelde op land met 'n basiese hooflengte van 730 tot 1 049 meter.

(3) *Helling van oorgangsvlakke.*—Die helling van die oorgangsvlakke gemeet van die kante van die landingstrook of kanaal-landingsgebied, of die kante van die naderingsvlak in 'n vertikale vlak haaks op die as van die strook of kanaal, verleng al na dit nodig is, is 1:7.

(4) *Oorgangsvlakke.*—Daardie vlakke wat boontoe en na buite loop van die kante van die naderingsvlakke tot by die kruising met die horisontale vlak en daardie vlakke wat boontoe en na buite loop van die kante van die stroke, kanale of landingsgebied tot by die kruising met die horisontale vlak.

(5) *Helling van keëlvormige vlak.*—Die helling van die keëlvormige vlak, wat in 'n vertikale vlak gemeet word en deur die vliegveld se uitgangspunt loop, is 1:20.

Merk van hindernisse en gevare

A3.4 (1) (a) Alle voorwerpe wat ooreenkomstig regulasie 2.15 (3) gemerk moet word, asook voertuie op die maneuvreerterrein moet gemerk word soos hierin bepaal. Ander voorwerpe wat na die mening van die Kommissaris van Burgerlugvaart hindernisse of moontlike gevare is vir lugvaartuie wat op die grond of in die bevaarbare lugruimte beweeg, moet ook soos hierin bepaal gemerk word.

(b) Waar die woord "hindernismervlakke" in latere paragrawe voorkom, word die vlakke in paragraaf A3.2 beskryf, bedoel.

(c) Tydelike en blywende hindernisse word met verf gemerk, tensy dit ondoenlik is. Hindernisse wat nie geverf word nie, moet met vlac of vorms gemerk word, soos hierin bepaal. Voorwerpe wat gemerk moet word, hoef slegs gemerk te word tot waar hulle deur omliggende voorwerpe beskerm word, maar die omliggende voorwerpe moet gemerk word.

(d) Voorwerpe wat, na die mening van die Kommissaris van Burgerlugvaart weens vorm, grootte of kleur opvallend genoeg is, hoef nie gemerk te word nie.

(e) Voertuie op die maneuvreerterrein moet gemerk word met verf, vorms of vlac soos hierin bepaal.

(2) (a) 'n Voorwerp met hoofsaaklik ongebroke vlakke wat meer as 4,5 meter in albei dimensies op 'n vertikale vlak uitsteek, moet 'n geruite patroon van internasionale oranje en swart of wit reghoeke met kante van minstens 1,5 meter en hoogstens 3 meter daarop geverf hê; die hoeke moet internasionale oranje wees. (Aanhangsels A3.1, A3.2, A3.3 en A3.4.)

(b) 'n Voorwerp met hoofsaaklik ongebroke vlakke wat meer as 1,4 meter in een dimensie op 'n vertikale vlak en minder as 4,5 meter in die ander dimensie uitsteek en ook raamwerk met albei dimensies groter as 1,4 meter moet stroke van internasionale oranje en wit of swart daarop geverf hê. Die stroke moet minstens 45 cm en hoogstens 6 meter breed en loodreg op die hoofas wees. Die stroke op die uiteindes van die raamwerk moet internasionale oranje wees. (Aanhangsel A3.5, A3.1, A3.2, A3.3 en A3.6.)

(c) 'n Voorwerp wat op 'n vertikale vlak in albei dimensies minder as 1,4 meter uitsteek, moet een opvallende kleur geverf wees, by voorkeur internasionale oranje.

(d) Wanneer voertuie met verf gemerk word, moet een opvallende kleur gebruik word, by voorkeur internasionale geel vir diensvoertuie of internasionale rooi vir noodvoertuie.

Marking by shapes

(3) (a) Markers employed to identify obstructions by day shall be of shapes distinctive from any others employed to convey other information; shall be conspicuous and legible from a height of at least 1 000 feet and shall be consistently uniform in appearance. They shall not present a greater hazard than the obstruction they mark.

(b) Shapes used for marking overhead wires shall be placed not more than 36 metres apart and not below the level of the highest wire at the point marked.

(c) Shapes used for marking vehicles shall consist of two discs intersecting at right angles. The diameter of the discs shall be not less than 60 cm.

(d) Shapes shall be coloured in accordance with the requirements for painting obstructions.

Marking by flags

(4) (a) When used, flags shall be displayed around, on top of, or around the highest edge of the obstruction or hazard. Horizontally extended obstructions or hazards shall be marked at least every 15 metres.

Fixed obstructions or hazards

(b) The flags used shall be of sufficient size to present a surface normally visible and legible when viewed from a perpendicular distance of at least 500 feet but shall, in no case, be less than 60 cm square.

(c) Flags shall be a single conspicuous colour, preferably international orange or a combination of two triangular sections preferably one international orange and the other white.

Vehicles

(d) Flags used to mark vehicles shall not be less than 1 metre square and shall consist of a chequered pattern of international orange and white squares of not less than 33 cm on each side.

Night marking

(5) (a) Permanent and temporary obstructions at aerodromes intended for use at night shall be marked by obstruction lighting as specified herein, unless, in the opinion of the Commissioner for Civil Aviation, such lighting is impracticable or misleading, in which case hazard beacons shall be used.

(b) In the case of particularly dangerous obstructions, hazard beacons shall be provided in addition to the obstruction lighting required herein. If the dark periods of the hazard beacon light emissions are very short, it is permissible to omit any obstruction light required in the position occupied by the hazard beacon.

(c) Built-up or tree covered areas which project above the obstruction marking surfaces shall be marked as extended obstructions.

Obstruction lighting

(6) (a) The top of every obstruction shall be marked by one or more obstruction lights as specified herein. Where the top of an obstruction is more than 45 metres above the level of the surrounding ground, additional lights shall be provided at intermediate levels as specified herein. The number and arrangements of lights at each level to be marked shall be such that the obstruction is indicated from every angle in azimuth. Where a light is shielded in any direction by an adjacent object, additional lights shall be provided on that object in such a way as to retain the general

Merk met vorms

(3) (a) Merkers wat gebruik word om hindernisse bedags aan te dui, moet 'n vorm hê wat hulle onderskei van ander met 'n ander betekenis; hulle moet uit 'n hoogte van minstens 1 000 voet opvallend en leesbaar en eenvormig van voorkoms wees. Hulle moet nie 'n groter gevaar uitmaak as die hindernis wat daardeur gemerk word nie.

(b) Vorms wat gebruik word om bogrondse drade te merk, mag nie meer as 36 meter van mekaar af en ook nie onderkant die hoogte van die hoogste draad by die punt wat gemerk word, geplaas word nie.

(c) Vorms wat gebruik word om voertuie te merk, moet bestaan uit twee skywe wat mekaar haaks sny. Die middel-lyn van die skywe mag nie minder as 60 cm wees nie.

(d) Vorms moet gekleur wees ooreenkomstig die vereistes waarvolgens hindernisse geverf word.

Merk met vlae

(4) (a) Wanneer vlae gebruik word, moet hulle rondom, bo-op of om die hoogste rand van die hindernis of gevaar vertoon word. Hindernisse of gevare wat horisontaal uitsteek, moet minstens elke 15 meter gemerk word.

Vaste hindernisse of gevare

(b) Die vlae wat gebruik word, moet so groot wees dat die oppervlakte daarvan onder gewone omstandighede sigbaar en leesbaar sal wees wanneer hulle loodreg op 'n afstand van minstens 500 voet besigtig word, maar hulle moet nooit minder as 60 cm in die vierkant wees nie.

(c) Die vlae moet van een opvallende kleur wees, by voorkeur internasionale oranje, of 'n samestelling van twee driehoekige dele, by voorkeur een internasionale oranje en die ander wit.

Voertuie

(d) Die vlae wat gebruik word om voertuie te merk, moet minstens 1 meter in die vierkant wees en moet bestaan uit 'n geruite patroon van internasionale oranje en wit vierkante wat minstens 33 cm aan elke kant is.

Nagmerke

(5) (a) Blywende en tydelike hindernisse by vliegvelde wat bedoel is vir naggebruik, moet gemerk word met hindernisverligting soos hierin bepaal, tensy daardie verligting na die mening van die Kommissaris van Burgerlugvaart ondoenlik of misleidend is; in so 'n geval moet gevaarbakens gebruik word.

(b) In die geval van besonder gevaarlike hindernisse moet daar bo en behalwe die hindernisverligting wat hierin vereis word, ook gevaarbakens verskaf word.

As die donker periode tussen die gevaarbaken se liguitstralings baie kort is, is dit toelaatbaar om 'n hindernislig wat weens die posisie van die gevaarbaken vereis word, weg te laat.

(c) Beboede of beboomde gebiede wat bokant die hindernismerkvlakke uitsteek, moet as verlengde hindernisse gemerk word.

Hindernisverligting

(6) (a) Die bopunt van elke hindernis moet met een of meer hindernisligte gemerk word soos hierin uiteengesit. Waar die bopunt van 'n hindernis meer as 45 meter bo die hoogte van die omliggende terrein uitsteek, moet ekstra ligte op tussenhoogtes aangebring word soos hierin uiteengesit. Die getal ligte en die rangskikking daarvan op elke hoogte wat gemerk moet word, moet so wees dat die hindernis uit elke hoek van die asimut aangedui word. Waar 'n lig in die een of ander rigting deur 'n voorwerp daarnaas bedek word, moet ekstra ligte op so 'n manier op daardie voorwerp aangebring word dat die algemene omlyning van die

definition of the obstruction. It is permissible to omit any light that is so shielded that, in the opinion of the Commissioner for Civil Aviation, it does not add to the definition of the obstruction.

Location

(b) (i) *Top lights*.—The top light or lights shall be so arranged as to mark the point or edge of the obstruction highest above the obstruction marking surface. In the case of a chimney or other structure of like function, the lights shall be placed between 1,5 and 3 metres below the top. (See Annexures A3.5, A3.1, A3.2, A3.3 and A3.4.)

(ii) *Intermediate lights*.—When the top of the obstruction is more than 45 metres above the level of the surrounding ground (in closely built-up areas the mean elevation of the tops of the buildings shall be accepted as the equivalent of the ground level) an additional light or lights shall be provided for each additional 45 metres or fraction thereof.

(iii) These additional lights shall be equally spaced between the top light and ground level.

(iv) Where intermediate lights are required on horizontally extended obstructions, they shall be so arranged as to comply with the requirements for arrangement of top lights on horizontally extended obstructions.

Extended obstructions 23 metres or less

(c) (i) Horizontally extended obstructions, having a projected length parallel to the nearest edge of the landing area of 23 metres or less above an obstruction marking surface, shall have the top marked at the highest point or approximately the centre of the highest edge above the obstruction marking surface. If more than one edge is of equal height above the obstruction marking surface, the edge nearest the landing area shall be marked. (See Annexure A3.4.)

Extended obstructions more than 23 metres

(ii) Horizontally extended obstructions, having a projected length parallel to the nearest edge of the landing area of more than 23 metres or an actual length of more than 100 metres above an obstruction marking surface, shall have the top marked at each end of the length on the edge highest above the obstruction marking surface and, in addition, shall have an obstruction light placed at the highest point above the obstruction marking surface between the end lights, if any such intermediate point of greater height exists. If more than one edge is of equal height above the obstruction marking surface, the edge nearest the landing area shall be selected for marking. An additional obstruction light shall be added for each 45 metres or fraction thereof, that the projected length exceeds 45 metres or for each 100 metres or fraction thereof, that the actual length exceeds 100 metres whichever results in the greater number of lights. Such additional obstruction lights shall be spaced approximately at equal intervals between end lights positioned as above. (See Annexures A3.1, A3.2 and A3.4.)

Characteristics

(d) (i) Lights used for marking obstructions shall be aviation red in colour.

(ii) The lights shall be fixed lights and the intensity shall not be less than ten candles.

Marking unserviceable areas: Day marking

(7) (a) Unserviceability markings shall be displayed on the movement area to indicate any area unfit for the movement of aircraft. In the case of runways and taxiways, an unserviceability marking shall be displayed at each end of the unserviceable portion.

(b) Other areas shall be delineated by the use of markers such as shapes or flags, and marked by an unserviceability marking placed near the centre of the area.

hindernis behoue bly. Dit is toelaatbaar om 'n lig weg te laat wat so bedek is dat dit na die mening van die Kommissaris van Burgerlugvaart nie help om die omlyning van die hindernis aan te dui nie.

Plek

(b) (i) *Boonste ligte*.—Die boonste lig of ligte moet so gerangskik word dat hulle die bopunt of die end van die hindernis wat die hoogste bo die hindernismerkvlak is, aandui. In die geval van 'n skoorsteen of ander bouwerk van dieselfde aard, moet die ligte tussen 1,5 en 3 meter onderkant die bopunt geplaas word. (Kyk Aanhangsels A3.5, A3.1, A3.2, A3.3 en A3.4.)

(ii) *Tussenligte*.—As die bopunt van die hindernis meer as 45 meter bo die oppervlakte van die omliggende terrein uitsteek (in dig beboude gebiede moet die gemiddelde hoogte van die bopunte van die geboue as die ekwivalent van die grondhoogte geneem word), moet 'n ekstra lig of ligte vir elke ekstra 45 meter of gedeelte daarvan aangebring word.

(iii) Hierdie ekstra ligte moet ewe ver van mekaar af tussen die boonste lig en die grondhoogte aangebring word.

(iv) Waar tussenligte op horisontaal verlengde hindernisse nodig is, moet hulle so gerangskik word dat daar aan die vereistes vir die rangskikking van boonste ligte op horisontaal verlengde hindernisse voldoen word.

Verlengde hindernisse van 23 meter of minder

(c) (i) Die bopunt van horisontaal verlengde hindernisse met 'n uitstekende gedeelte, ewewydig met die naaste end van die landingsterrein, van 23 meter of minder bo 'n hindernismerkvlak, moet by die hoogste punt of ongeveer in die middel van die hoogste end bo die hindernismerkvlak gemerk word. As meer as een end ewe hoog bo die hindernismerkvlak uitsteek, moet die end die naaste aan die landingsterrein gemerk word. (Kyk Aanhangel A3.4.)

Verlengde hindernisse van meer as 23 meter

(ii) Die bopunt van horisontaal verlengde hindernisse met 'n uitstekende gedeelte, ewewydig met die naaste end van die landingsterrein, van meer as 23 meter of met 'n werklike lengte van meer as 100 meter bo 'n hindernismerkvlak, moet by elke end van die lengte op die punt die hoogste bo die hindernismerkvlak gemerk word en boonop moet daar 'n hindernislig op die hoogste punt bo die hindernismerkvlak tussen die endligte geplaas word as daar so 'n tussenpunt van groter hoogte bestaan. As meer as een end ewe hoog bo die hindernismerkvlak is, moet die end die naaste aan die landingsterrein gemerk word. 'n Ekstra hindernislig moet bygevoeg word vir elk 45 meter of gedeelte daarvan waarmee die uitstekende gedeelte 45 meter te bowe gaan of vir elke 100 meter of gedeelte daarvan waarmee die werklike lengte 100 meter te bowe gaan, watter een ook al die meeste ligte vereis. Die ekstra hindernisligte moet ongeveer ewe ver van mekaar af tussen die endligte op die plekke hierbo bepaal, geplaas word. (Kyk Aanhangel A3.1, A3.2 en A3.4.)

Kenmerke

(d) (i) Die ligte waarmee hindernisse gemerk word moet lugvaartrooi gekleur wees.

(ii) Die ligte moet vas en van minstens 10 kerskrag wees.

Merke van ondienstige gebiede: Dagmerke

(7) (a) Ondienstigheidsmerke moet op die maneuvreerterrein vertoon word om enige gebied wat vir die maneuvreer van lugvaartuie ongeskik is, aan te dui. In die geval van aanloop- en rybane moet 'n ondienstigheidsmerk by elke end van die ondienstige gedeelte vertoon word.

(b) Ander gebiede moet deur middel van merkers, soos vorms of vlae, afgemerk word en 'n ondienstigheidsmerk moet naby die middelpunt van die gebied geplaas word.

(c) The unserviceability marking shall consist of a cross or the form shown in Annexure A3.7 and shall be of a single conspicuous colour, preferably white.

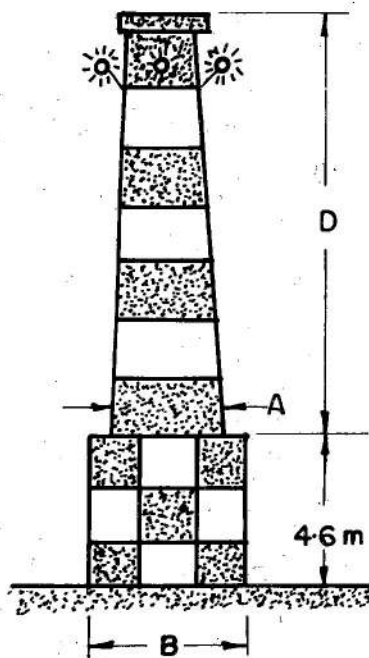
Night marking

(d) On movement areas used at night, unserviceable areas shall be delineated by fixed aviation red lights placed along the edge and at such corners of the area as may be necessary clearly to indicate the extent of the area, except that, where aircraft movements are limited to runways and taxiways, a taxiway or runway or portions thereof may be closed for taxiing purposes by placing aviation red lights across the entrance and exit of the section rendered unusable by reason of an unserviceable area, and by extinguishing the runway or taxiway lights between the delimiting red lights.

(c) Die ondienstigheidsmerk moet bestaan uit 'n kruis in die vorm beskryf in Aanhangsel A3.7 en moet van 'n enkele opvallende kleur wees, by voorkeur wit.

Nagmerke

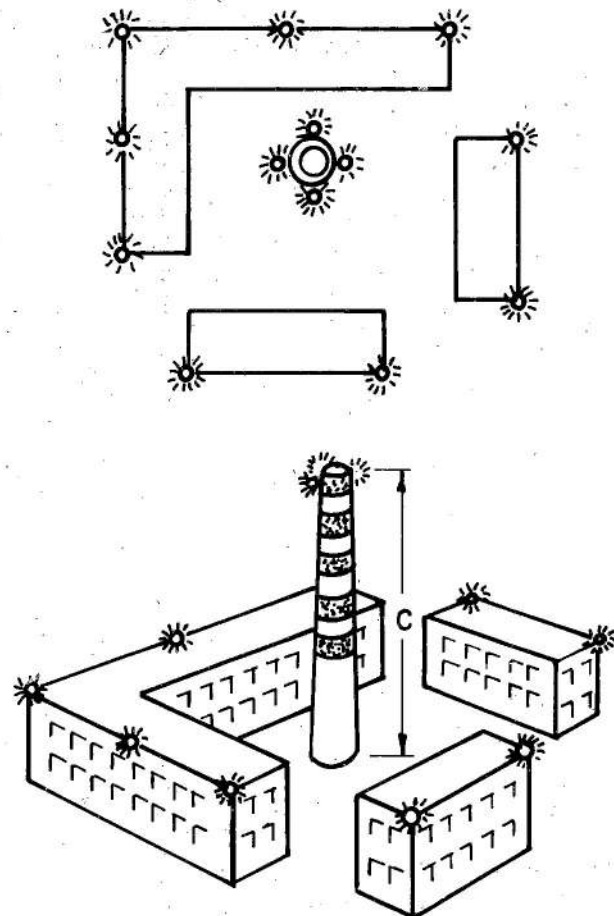
(d) Op maneuvreerterreine wat snags gebruik word, moet ondienstige gebiede afgemerk word met vaste lugvaartrooi ligte langs die kant en by die hoeke van die gebied, soos nodig, om die omvang van die gebied duidelik aan te dui; met die uitsondering dat waar lugvaartuigbewegings tot aanloop- en rybane beperk is, 'n aanloop- of rybaan of gedeeltes daarvan vir rydoeleindes gesluit kan word deur lugvaartrooi ligte oor die in- en uitgang van die gedeelte wat weens 'n ondienstige gebied onbruikbaar is, te plaas en deur die aanloop- en rybaanligte tussen die rooi ligte uit te doof.



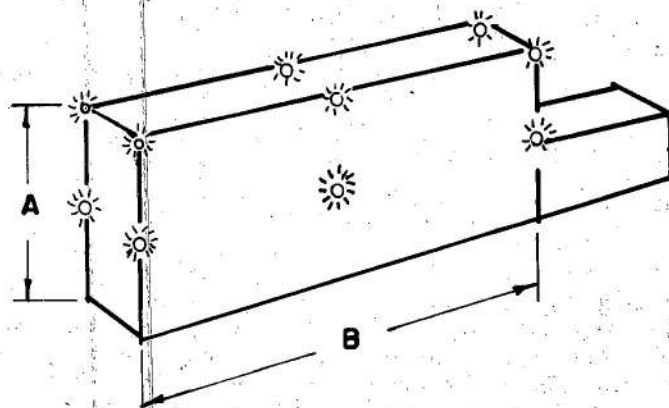
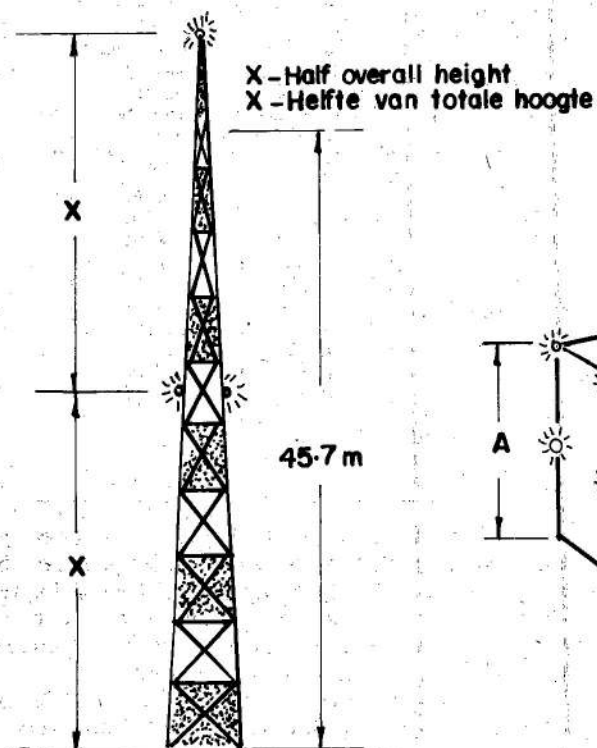
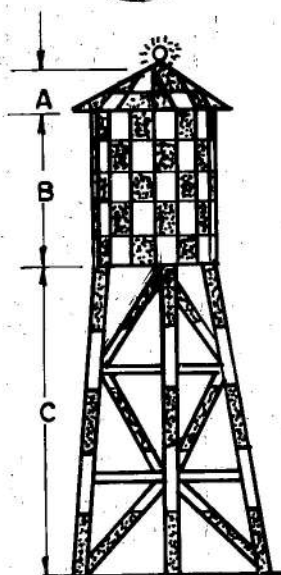
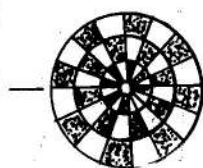
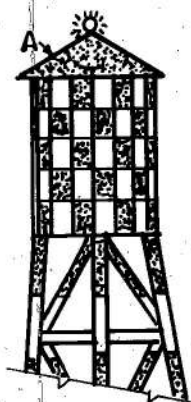
A - Less than 4.6m : B - 4.6m or more
 A - Minder as 4.6m : B - 4.6m of meer
 D - Less than 40.4m
 D - Minder as 40.4m

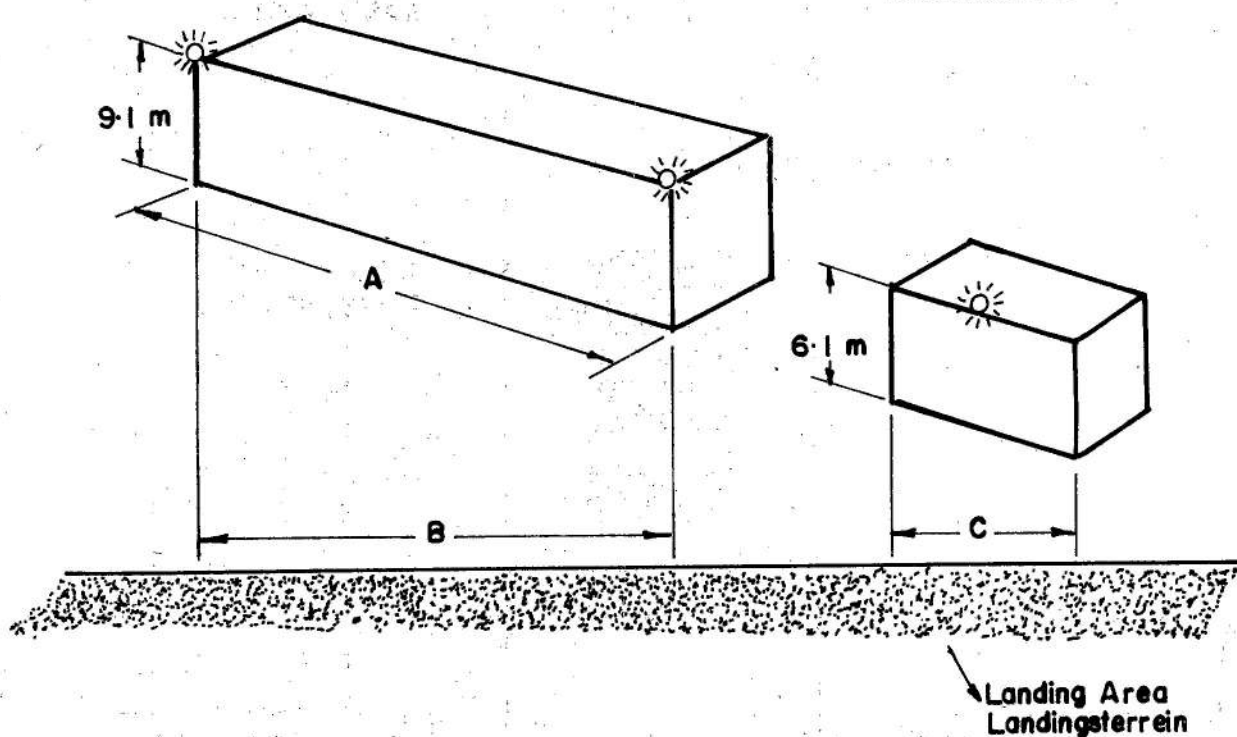
C - Between 45m and 100m
 C - Tussen 45m en 100m

ANNEXURE A3.1 AANHANGSEL



DAY AND NIGHT MARKING
 DAG EN NAGMERKE

ANNEXURE
AANHANGSEL A 3.2DAY AND NIGHT MARKING
DAG EN NAGMERKEANNEXURE
AANHANGSEL A 3.3DAY AND NIGHT MARKING
DAG EN NAGMERKE

ANNEXURE A3.4.
AANHANGSEL

A - 100m or more, or B - 23m or more.

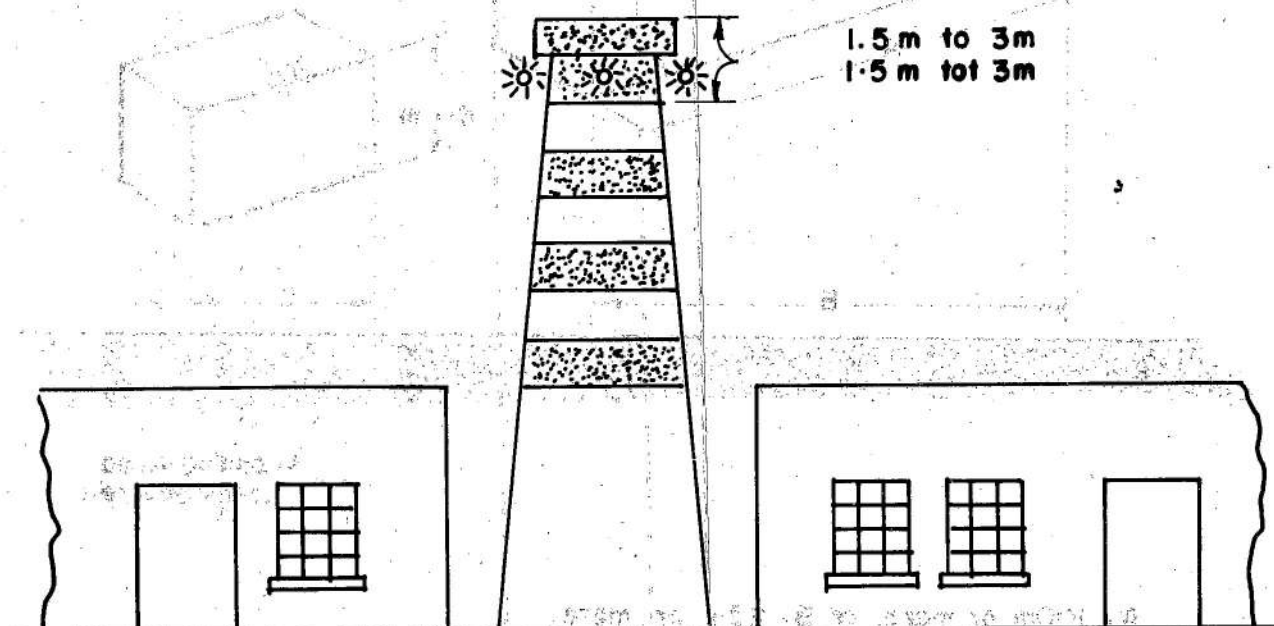
A - 100m of meer, of B - 23m of meer.

C - 23m or less

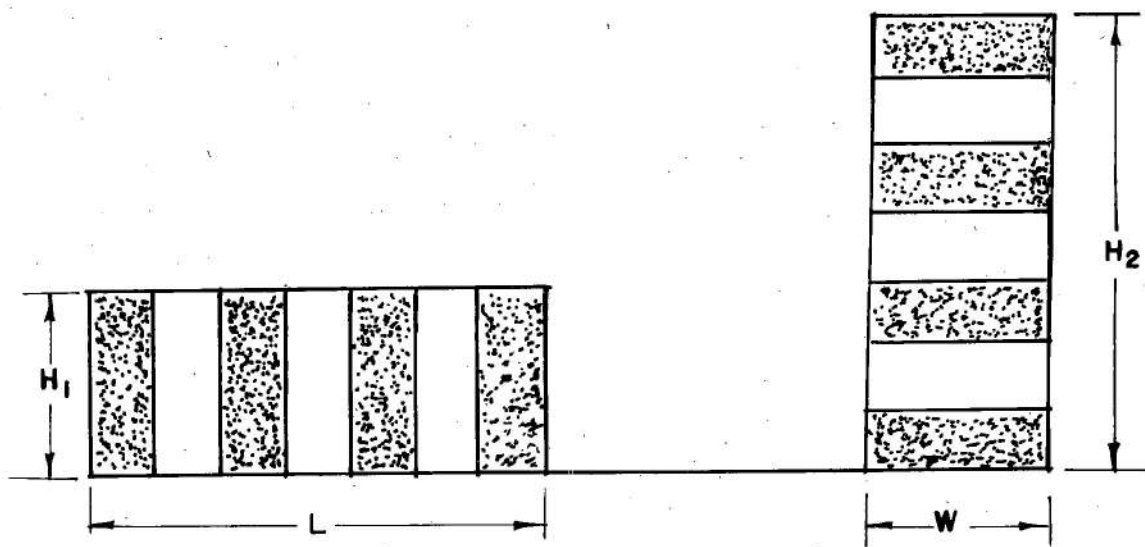
C - 23m of minder

NIGHT MARKING OF OBSTRUCTIONS
NAGMERKE OP HINDERNISSE.

**ANNEXURE A35
AANHANGSEL**



**DAY AND NIGHT MARKING OBSTRUCTION
DAG EN NAGMERKE OP HINDERNIS**

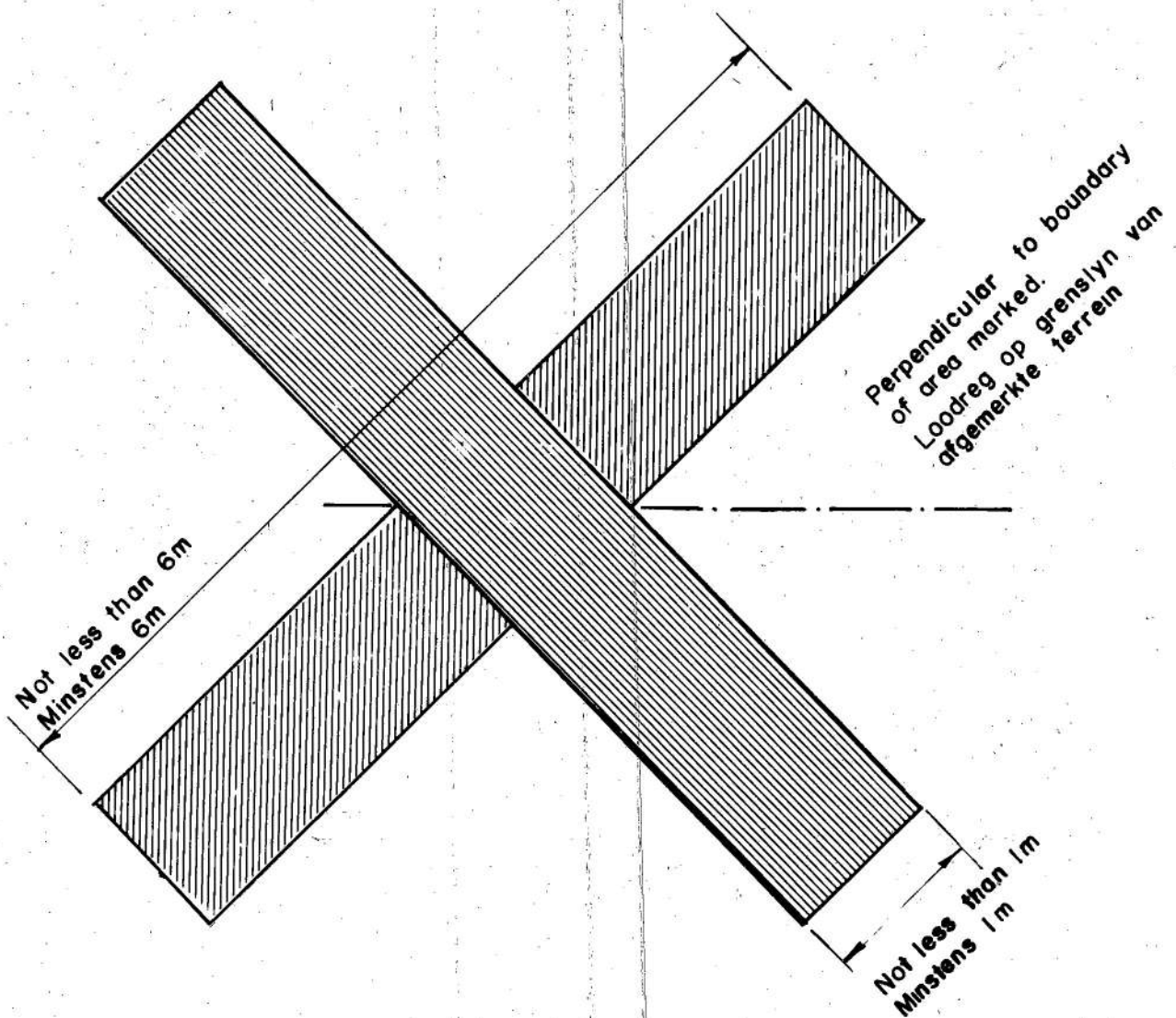
ANNEXURE A3. 6.
AANHANGSEL

H_1 - Height 4.6 m or less H_2 height greater than 4.6 m: L - 4.6 m or more
 W - less than 4.6 m

H_1 - Hoogte 4.6 m of minder: H_2 - Hoogte meer as 4.6 m: L - 4.6 m
 of meer: W - minder as 4.6 m

DAY MARKING OF OBSTRUCTIONS
 DAGMERKE OP HINDERNISSE

ANNEXURE A3.7.
AANHANGSEL



UNSERVICEABILITY MARKING
ONDIENTSTIGHEIDSMERK

CONTENTS**CHAPTER 1****GENERAL**

1.1	Title	1
1.2	Definitions and abbreviations	1
1.3	Application	3
1.4	Functions of the Commissioner for Civil Aviation	3
1.5	Appointment of authorised persons	3
1.6	Powers of authorised persons	4
1.9	Issue of licences	4
1.10	Change of address	4

CHAPTER 2**AERODROMES**

2.1	General	5
2.2	Use of military aerodromes	5
2.3	(1) Restrictions	5
	(2) Flights by night	5
2.4	Appointment of aerodrome manager	5
2.5	Aerodrome equipment	6
2.6	Storage of inflammable goods	6
2.7	Smoking at aerodromes	6
2.8	Lights which endanger the safety of aircraft	6
2.9	Aerodrome charges	6
2.10	Responsibility of licensee	10
2.11	(1) Licensing of aerodromes	10
	(2) Licence: Period of validity	10
	(3) Licence: Suspension	10
2.12	Aerodrome abandoned or not maintained	11
2.13	Marking of aerodrome	11
2.14	Clearing and zoning of aerodromes	11
2.15	(1) Clearing of obstructions	11
	(3) Marking of obstructions	11
	(6) Building restrictions	12
2.18	Provisional licensing of area set aside for the construction of an aerodrome	13

CHAPTER 3**OFFENCES****CHAPTER 4****REPEAL OF REGULATIONS AND SAVINGS****APPENDIX A1**

Minimum equipment and facilities	15
--	----

APPENDIX A2

Aerodrome markings	16
--------------------------	----

APPENDIX A3

Clearing, zoning and marking of obstructions at aerodromes	28
--	----

INHOUD**HOOFSTUK 1****ALGEMEEN**

1.1	Naam	1
1.2	Woordskrywing en afkortings	1
1.3	Toepassing	3
1.4	Werksaamhede van die Kommissaris van Burgerlugvaart	3
1.5	Aanstelling van gemagtigde persone	3
1.6	Bevoegdhede van gemagtigde persone	4
1.9	Uitreiking van lisensies	4
1.10	Verandering van adres	4

HOOFSTUK 2**Vliegvelde**

2.1	Algemeen	5
2.2	Gebruik van militêre vliegvelde	5
2.3	(1) Beperkings	5
	(2) Nagvlugte	5
2.4	Aanstelling van vliegveldbestuurder	5
2.5	Vliegvelduitrusting	6
2.6	Berging van ontvlambare goedere	6
2.7	Rook by vliegvelde	6
2.8	Ligte wat lugvaartuie in gevaar stel	6
2.9	Vliegveldgelde	6
2.10	Verantwoordelikheid van lisensiehouer	10
2.11	(1) Lisensiëring van vliegvelde	10
	(2) Lisensie: Geldigheidsduur	10
	(3) Lisensie: Opskorting	10
2.12	Vliegveld verlaat of nie onderhou nie	11
2.13	Merk van vliegvelde	11
2.14	Opruiming en streeksindeling van vliegvelde	11
2.15	(1) Opruiming van hindernisse	11
	(3) Merk van hindernisse	11
	(6) Boubeperkings	12
2.18	Voorlopige lisensiëring van terrein wat vir die aanleg van 'n vliegveld gereserveer is	13

HOOFSTUK 3**MISDRYWE****HOOFSTUK 4****HERROEPING VAN REGULASIES EN VOORBEHOUD****BYVOEGSEL A1**

Minimum uitrusting en inrigting	15
---------------------------------------	----

BYVOEGSEL A2

Vliegveldmerke	16
----------------------	----

BYVOEGSEL A3

Opruiming, streeksindeling en merk van hindernisse by vliegveld	28
---	----

CONTENTS

<i>No.</i>	<i>Page No.</i>	<i>Gazette No.</i>
Transport, Department of		
<i>Government Notice</i>		
R. 2189 Aviation Act (74/1962): Aerodrome Regulations, 1982	1	8419

INHOUD

<i>No.</i>	<i>Bladsy No.</i>	<i>Staats- koerant No.</i>
Vervoer, Departement van		
<i>Goewermentskennisgewing</i>		
R. 2189 Lugvaartwet (74/1962): Vliegveldregulasies, 1982	1	8419