

VFR GIDS 2025 (geldig vanaf 20 maart 2025 – check publicatie in AIP!)

Deze gids is geen officieel document en heeft geenszins de bedoeling een volledig overzicht te geven van het Belgische luchtruim. Hij onderscheidt enkel gecontroleerd en ongecontroleerd luchtruim, en gaat niet dieper in op de verschillende klassen gecontroleerd luchtruim. Meer gedetailleerde informatie vindt u in de AIP (https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Product/index.html). Op elk vliegveld is verplicht een geactualiseerde AIP aanwezig.

De toestand wat betreft het luchtruim in de omliggende landen wordt niet besproken. Als piloot is het uw plicht de reglementering van alle landen die u overvliegt, te kennen. U vindt de noodzakelijke informatie in handleidingen zoals de Nederlandse VFR gids, het Duitse Flieger-Taschenkalender en de Franse Guide VFR. Voor Nederland en Frankrijk is deze informatie zonder login beschikbaar op het internet. Voor Duitsland kan je terecht op de website van Eurocontrol (<https://www.ead.eurocontrol.int/>), waar je gratis een login kan aanmaken en toegang krijgt tot alle eAIP's van Europa.

Gecontroleerd en ongecontroleerd luchtruim

Ongecontroleerd luchtruim omvat alle luchtruim van klasse F of G, gecontroleerd luchtruim alle luchtruim van klasse A tot en met E. Klassen A, B en F komen niet voor in België. In ongecontroleerd luchtruim kan men alle soorten verkeer aantreffen, dus zowel zweefvliegtuigen en lichte motorvliegtuigen als zakenjets en militaire toestellen. Ook IFR vluchten in ongecontroleerd luchtruim zijn mogelijk.

In ongecontroleerd luchtruim gelden de normale voorrangsregels zoals beschreven in de AIP, zweefvliegtuigen hebben altijd voorrang op gemotoriseerd verkeer.

Om VFR te mogen vliegen in ongecontroleerd luchtruim, dus ook om te mogen zweefvliegen, moet aan de volgende zichtvoorwaarden zijn voldaan:

Airspace class	CDE	G	
		Boven 900 m AMSL, of 300 m AGL, welk het hoogst is	Op of beneden 900 m AMSL of 300 m AGL, welk het hoogst is
Afstand tot de wolken	1500 m horizontaal, 300 m verticaal	Buiten de wolken, zicht op de bodem.	
Zichtbaarheid vanuit het vliegtuig	op en boven FL100: 8 km beneden FL100: 5 km	5 km (1500 m voor lokale circuits)	

VFR verkeer in gecontroleerd luchtruim - ook zweefvliegen - is mogelijk onder zeer specifieke voorwaarden, in eerste instantie afhankelijk van de klasse luchtruim, maar ook van specifieke lokale voorschriften. Om als zweefvlieger van gecontroleerd luchtruim van klasse D of hoger gebruik te kunnen maken moet men zeer goed op de hoogte zijn van de reglementering. Een overzicht hiervan valt buiten het bestek van deze gids. Eén ding moet benadrukt worden: In vele klassen gecontroleerd luchtruim krijgt IFR verkeer radarseparatie ten opzichte van VFR verkeer, d.w.z. de verkeersleiding leidt IFR verkeer op veilige afstand om VFR verkeer heen. IFR verkeer moet in dit geval niet zorgen voor enige look-out, elke visuele voorrangsregel wordt daardoor zinloos, inclusief de algemene voorrang van zweefvliegtuigen op

gemotoriseerd verkeer. Wanneer men zonder toestemming in dergelijk gecontroleerd luchtruim vliegt, gelden de normale voorrangsregels NIET.

Ongecontroleerd luchtruim in België

Militair luchtruim

Gedurende de week wordt een groot deel van het luchtruim in beslag genomen door militaire gecontroleerde gebieden. Buiten de uren van militaire activiteit wordt praktisch al het militaire luchtruim beneden 4.500 voet omgevormd in ongecontroleerd luchtruim. In principe is dit altijd zo gedurende de weekends en op wettelijke feestdagen. Opgelet echter: een militair gebied kan uitzonderlijk toch actief zijn gedurende deze periodes. Het is daarom strikt noodzakelijk op de hoogte te zijn van geldende NOTAM's. Het is de verantwoordelijkheid van elke piloot zelf de NOTAM's te kennen, maar de clubs kunnen hierbij wel van dienst zijn door het geven van een goede briefing. Op elk vliegveld is verplicht een set NOTAM's ter beschikking van alle gebruikers. Eventueel kan voor meer informatie getelefoneerd worden naar het Flight Information Center (FIC) op het nummer: 02/206.27.25, of in vlucht kan men oproepen naar Brussels Info op frequentie 126,900MHz.

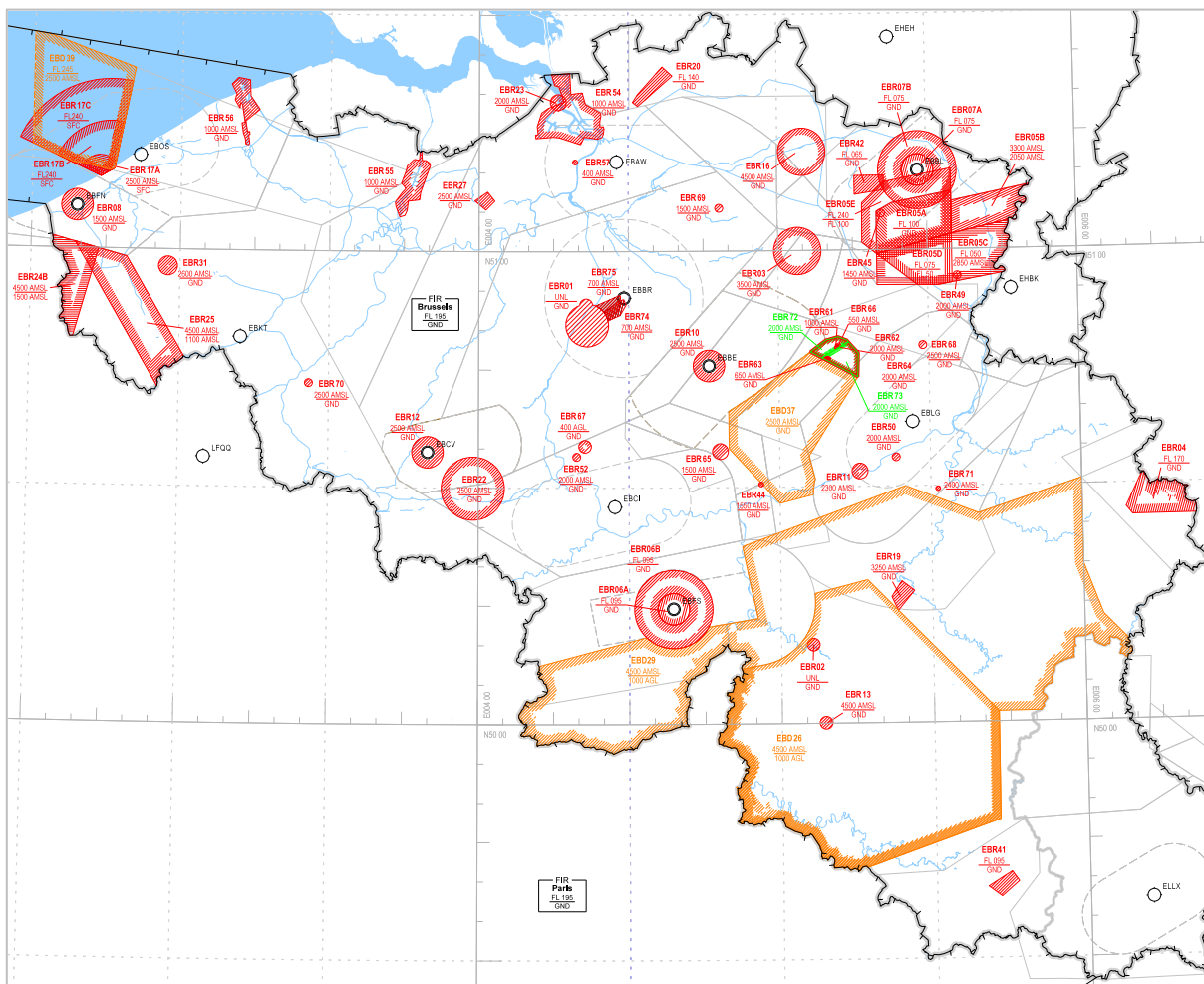
De vliegvelden van Kleine Brogel en Florennes zijn afwisselend 'stand-by' tijdens het weekend en op feestdagen. Rond elk van deze 2 vliegvelden bevindt zich een R-zone die steeds verboden gebied is (EBR06A en EBR07A), en een R-zone (EBR06B en EBR07B) waarbinnen uitluisteren op de torenfrequentie verplicht is wanneer deze als actief is aangekondigd per NOTAM. Wanneer EBR06B of EBR07B actief is, moet je ook bij het doorkruisen van de CTR en TMA (enkel TMA 1 in het geval van Kleine Brogel) van dat vliegveld uitluisteren op de torenfrequentie. De bovengrens van de TMA wordt met een CTA uitgebreid tot FL75 (EBBL) of FL95 (EBFS).

Gebieden met beperkte toegankelijkheid (R-zones)

Verspreid over het Belgisch grondgebied bevinden zich een aantal R-zones die tijdelijk of permanent verboden gebied zijn voor alle vliegverkeer. Op kaart 1 hieronder vind je deze zones terug. De geldende beperkingen en openingsuren per R-gebied kan je terugvinden in de AIP, onder *ENR 5.1 PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS*.

De belangrijkste R-zones die ook in het weekend ontoegankelijk zijn voor het zweefvliegen zijn de zones rond de militaire vliegvelden (Beauvechain EBR10, Chièvres EBR12); Casteau (EBR22); boven de havens van Antwerpen (EBR54), Gent (EBR55) en Zeebrugge (EBR56); de gebieden van Beverlo (EBR42), Ciergnon (EBR02), Westrozebeke-Houthulst (EBR31) en Lagland-Arlon (EBR41).

Opgepast ook voor de zones EBR62, EBR63, EBR72 en EBR73 rond het vliegveld van Sint-Truiden (telkens van GND tot 2000ft AMSL), die per NOTAM geactiveerd kunnen worden voor dronevluchten, en waar de toegang ofwel verboden, ofwel enkel onder strikte voorwaarden toegelaten is.



Kaart 1 R- en D-zones in België

Het LFA G systeem

De afkorting LFA G staat voor "Low Flying Area class G", dus een gebied ongecontroleerd luchtruim op lage hoogte; De term is historisch gegroeid, en eigenlijk niet meer helemaal van toepassing, vermits de LFA G nu luchtruim bevat tot FL 95. (Zie verder voor een korte herhaling omtrent FL, hoogtemeterinstellingen, enz.) Verwar de term niet met de eigenlijke LFA's, namelijk trainingsgebieden voor militaire jets op zeer lage hoogte.

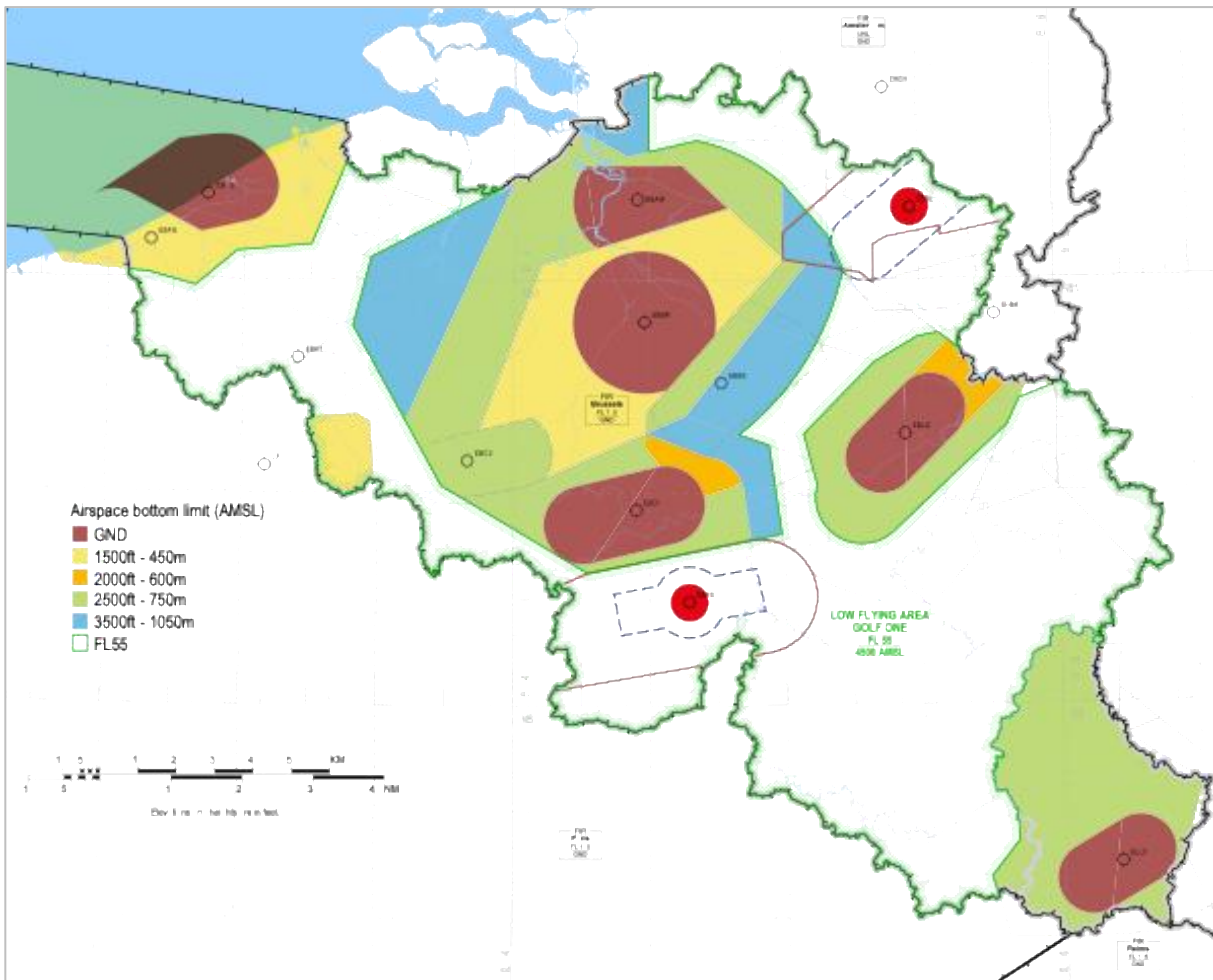
De LFA G vormt bepaalde delen gecontroleerd luchtruim om in ongecontroleerd luchtruim, speciaal ten behoeve van het zweefvliegen. De LFA G is opgedeeld in 5 verschillende schijven en/of gebieden. Eén of meerdere van deze gebieden kunnen geactiveerd worden. LFA G 2 t.e.m. 5 moeten expliciet aangevraagd worden. De aanvraag voor de activering mag enkel gebeuren door daartoe aangeduide personen, in geen geval mag een onbevoegd persoon de activering vragen van een sector LFA G. Indien één van de sectoren van LFA G 2 of LFA G 5 actief zijn, wordt de informatie daaromtrent op de website van de LVZC gepubliceerd. Indien er geen informatie beschikbaar is, en indien er geen tegenbericht is in de NOTAM's, moet u veronderstellen dat enkel LFA G 1 actief is.

Desgewenst kan de activiteit van alle LFA G gebieden nagegaan worden bij skeyes. Dit kan telefonisch op het nummer van het Flight Information Center (FIC): 02/206.27.25, ofwel via de radio op de frequentie van Brussels Info, 126,900MHz. De activiteit van de LFA G gebieden kan je tijdens het weekend en op feestdagen terugvinden op de website van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (www.zweefvliegen.be).

LFA G 1

LFA G 1 wordt automatisch actief bij dag buiten de uren van militaire operaties, en stelt luchtruim ter beschikking tot FL 55. Er moet dus geen aanvraag gebeuren, en de clubs worden niet verwittigd wanneer LFA G 1 actief is. Let op: het is uitzonderlijk mogelijk dat bepaalde gebieden uit LFA G 1 uitgesloten zijn, dit wordt dan gemeld in de NOTAM's.

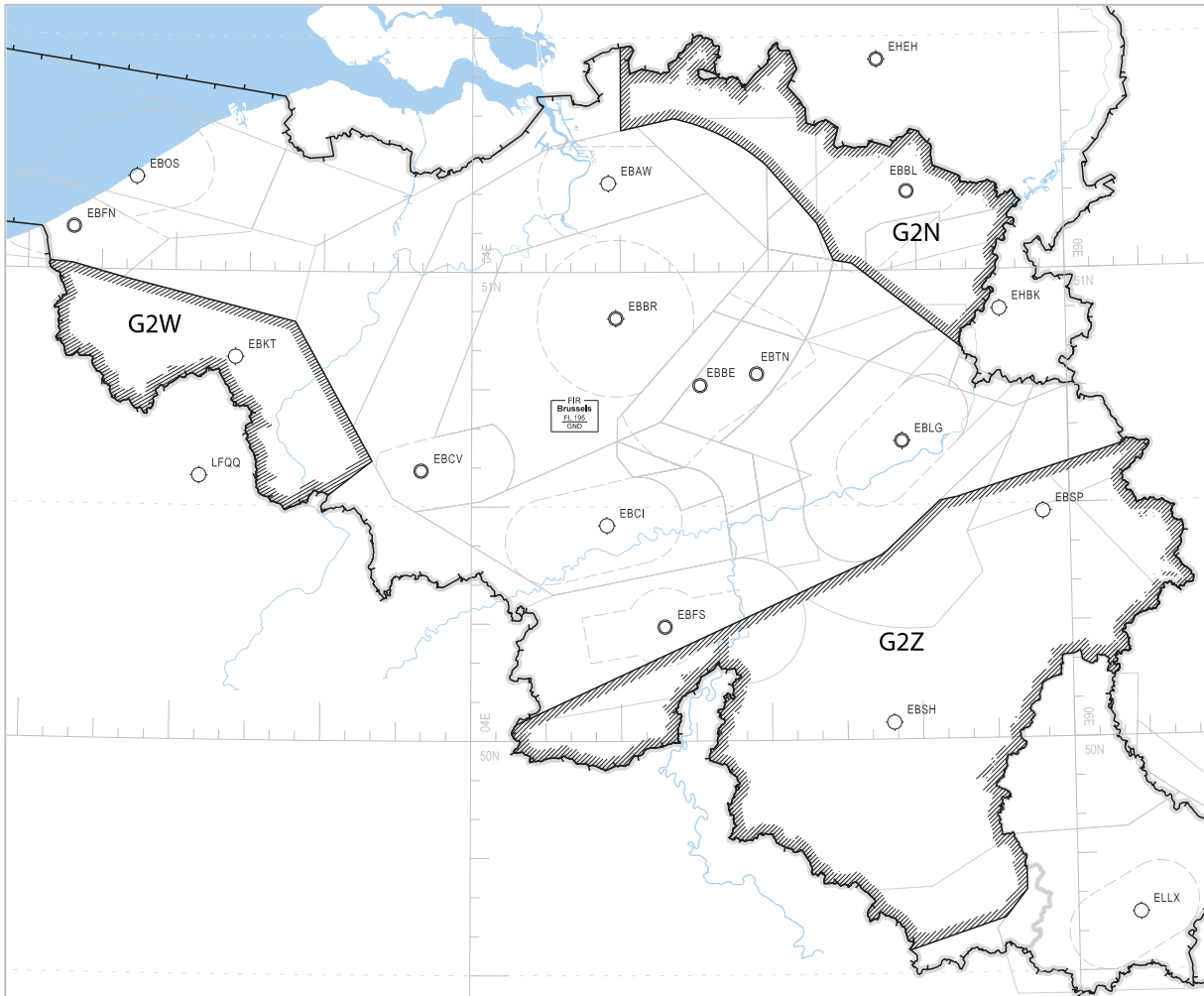
De toestand met alle militaire gebieden gedeactiveerd, en met LFA G 1 geactiveerd, wordt voorgesteld op de kaart nr 2.



Kaart 2 Maximum vlieghoogte wanneer LFA G1 actief is

LFA G 2

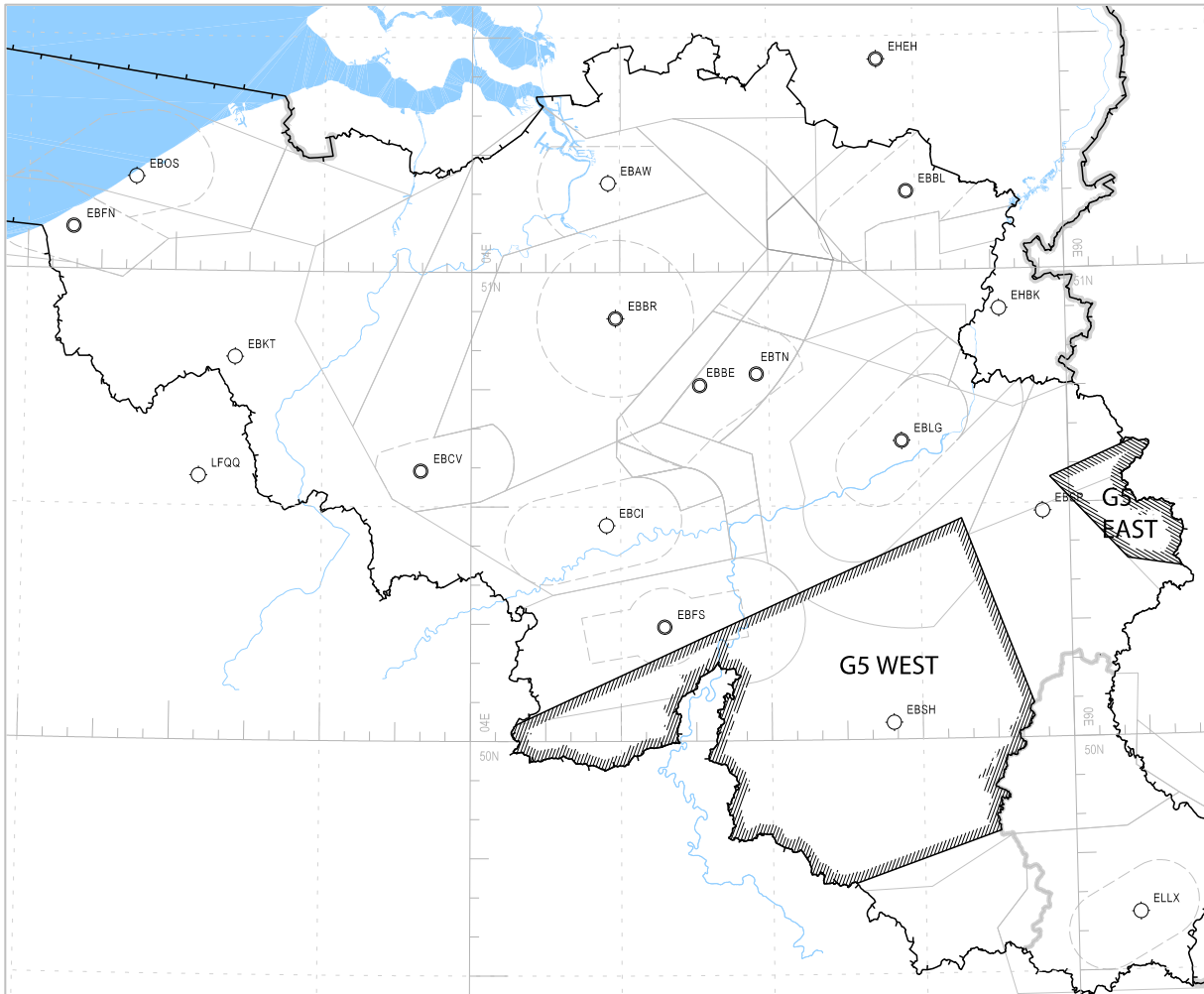
LFA G 2 is opgedeeld in drie sectoren: West, Noord en Zuid, en geeft luchtruim vrij tot FL 75. De gebieden worden voorgesteld op kaart nr 3. De activering ervan moet door een bevoegd persoon aangevraagd worden, de sectoren West, Noord en Zuid kunnen onafhankelijk van elkaar geactiveerd worden. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat sector LFA G 2 Zuid actief is, maar West en Noord niet. Indien één of meerdere sectoren actief zijn wordt dit meegedeeld aan de clubs.



Kaart 3 Begrenzing LFA G2 W-N-Z

LFA G 5

LFA G 5 bestaat uit twee geografisch gescheiden gebieden boven de Ardennen, West en Oost. LFA G 5 geeft luchtruim vrij tot FL 95. Zie kaart nr 4. De activering ervan moet door een bevoegd persoon aangevraagd worden, indien hij actief is wordt dit meegedeeld aan de clubs. Indien LFA G 5 actief is, wil dit NIET zeggen dat ook LFA G 2 West en/of Noord actief zijn.



Kaart 4 Begrenzing LFA G5

Samenvatting:

- ✓ Indien één van de sectoren van LFA G 2 of LFA G 5 actief zijn, kan u dit terugvinden op de website van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs: www.lvzc.be
- ✓ Indien u, tijdens het weekend of op feestdagen, geen bericht omtrent de activering van één van de LFA G gebieden ontving, moet u veronderstellen dat enkel LFA G 1 actief is.
- ✓ Het is onontbeerlijk op de hoogte te zijn van de geldende NOTAM's

Belangrijke opmerkingen:

Het Belgische luchtruim zit eivol en is zeer complex. Het LFA G systeem geeft ons opnieuw ruimte, maar vergroot tegelijkertijd nog de complexiteit. De opties zijn dan ook beperkt: ofwel een eenvoudig luchtruim zonder plaats voor ons, ofwel dit. Bovendien is door de LFA G elke buffer verdwenen, er is geen enkele marge meer voor fouten of ongedisciplineerd gedrag. Elke fout brengt u onmiddellijk in druk bevolgen gecontroleerd luchtruim. U krijgt opnieuw ruimte om te vliegen, maar het is dan ook uw plicht de inspanning te doen deze ganse materie grondig te kennen, en er u strikt aan te houden. Het is nu aan ons allen om te bewijzen dat dit haalbaar is, en dat we voldoende discipline hebben om er ons aan te houden. Er is maar één enkel serieus incident nodig om de hele LFA G te niet te doen.

Opgepast met volgende redenering:

Indien bijvoorbeeld een sector van LFA G 2 niet geactiveerd werd, is er toch geen probleem om toch boven FL 55 te gaan op een plaats die normaal deel zou uitmaken van deze LFA G? De verkeersleiding houdt rekening met de geactiveerde LFA G gebieden. Indien een gebied actief is worden desnoods lijnvliegtuigen speciaal hoger gehouden of omgeleid om niet in een LFA G gebied terecht te komen. Indien een LFA G gebied niet actief is, worden vele delen ervan intensief door commercieel verkeer gebruikt.

Hoogtemeterinstellingen

Ook in ongecontroleerd luchtruim is de instelling van de hoogtemeter gebonden aan strikte regels. Men onderscheidt drie gevallen:

Van 0 tot 3.000 voet (900 m) boven de grond:

De hoogtemeterinstelling is vrij.

Van 3.000 voet (900 m) grond tot 4.500 voet AMSL (1.350 m boven zeeniveau):

De hoogtemeter moet verplicht ingesteld worden op de regionale QNH. De regionale QNH is de laagste QNH gemeten op verschillende plaatsen en kan bekomen worden via het FIC (Flight Information Center) op tel. nr. 02/206.27.25 of frequentie 126,900MHz (Brussels Info). De regionale QNH wordt ter informatie meegedeeld in het bericht omtrent de LFA G op de Ligawebsite. Houd er echter rekening mee dat de regionale QNH in de loop van de dag kan veranderen.

Boven 4.500 voet AMSL (1.350 m boven zeeniveau):

Instelling 1013.25 hPa. In dit gebied worden hoogtes niet langer aangeduid in voet, maar in FL (Flight Level). Voorbeeld: LFA G 2 geeft luchtruim vrij tot FL 75, dit wil zeggen dat men mag vliegen tot een hoogte van 7.500 voet met de hoogtemeter ingesteld op 1013,25 hPa.

Hoogtemeterinstellingen en het zweefvliegen

Vermits men met een zweefvliegtuig de ganse tijd stijgt en daalt is het haast niet doenbaar om bij elke passage de hoogtemeter om te stellen van QNH naar 1013.25 en andersom. Vaak blijft daarom de hoogtemeter ook boven 4.500 voet ingesteld op de regionale QNH. Op deze manier kent men niet zijn hoogte uitgedrukt in FL, en omwille van de beperkte scheiding tussen het ongecontroleerde luchtruim en het verkeer erboven kan dit zeer gevaarlijk zijn. Een bijkomend probleem is dat in zweefvliegtuigen de hoogte meestal weergegeven wordt in meter in plaats van voet. Het is echter mogelijk een hoogte QNH in meter om te rekenen naar een FL, en andersom. Deze omrekening wordt weergegeven in de tabel hieronder.

FL95	2680m	2730m	2770m	2820m	2860m	2890m	2910m	2960m	3000m	3050m	3090m	3140m
FL85	2380m	2420m	2470m	2510m	2560m	2590m	2600m	2650m	2700m	2740m	2790m	2830m
FL75	2070m	2120m	2160m	2210m	2250m	2280m	2300m	2350m	2390m	2440m	2480m	2530m
FL65	1770m	1810m	1860m	1900m	1950m	1980m	2000m	2040m	2090m	2130m	2180m	2220m
FL55	1460m	1510m	1550m	1600m	1640m	1670m	1690m	1740m	1780m	1830m	1870m	1920m
QNH	990	995	1000	1005	1010	1013	1015	1020	1025	1030	1035	1040

Op de website van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, wordt deze omrekening automatisch voor u gemaakt aan de hand van de actuele QNH. Vergeet geen correctie te maken indien u op QFE vliegt...

Op 4500 voet of lager komen de hoogtes in voet op de kaart overeen met volgende hoogtes in meter (hoogtemeter ingesteld op regionale QNH):

Hoogte voet	2000ft	2500ft	3000ft	3500ft	4000ft	4500ft
Hoogte meter	600m	750m	900	1050	1200	1350

Voorbeeld: indien de maximale vlieghoogte op een bepaalde plaats FL 75 bedraagt, en de hoogtemeter werd ingesteld op 1030 hPa, dan mag u vliegen tot 2440 m. Merk op dat u in dit geval hoger mag vliegen dan volgens de vuistregel $\text{hoogte meter} = \text{hoogte voet} \times 0,3 = 2250 \text{ m}$, zonder rekening te houden met de luchtdruk.

Er moet echter op gewezen worden dat de procedure die hierboven beschreven wettelijk gezien niet toegestaan is, en dat men boven 4.500 voet AMSL de hoogtemeter verplicht moet instellen op 1013,25 hPa.

Om gemakkelijk te werken worden de hoogtes van verschillende flight levels doorgegeven via het bericht omtrent de LFA G dat verstuurd wordt vanuit de Liga.

Opgelet: deze waarden werden berekend in functie van de laagst voorspelde regionale QNH van 's morgens. Indien de hoogtemeter niet ingesteld werd op deze QNH, geeft de tabel foutieve waarden!!

Volgende oplossingen zijn mogelijk:

1. Beste oplossing: u stelt de actuele regionale QNH in en herberekent alle hoogtes via de tabel.
2. Opzoeken van de hoogte in de tabel overeenkomstig met de ingestelde druk op de hoogtemeter. In dit geval zijn de hoogtes van de flight levels correct, maar niet de hoogtes van 4.500 voet of lager, welke overeenkomen met regionale QNH.
3. Het toepassen van een bijkomende correctie. Indien men bijvoorbeeld met QFE instelling vliegt (hoogtemeter duidt 0 m aan op het vliegveld), moet men van de hoogtes gevonden in de tabel de hoogte van het vliegveld aftrekken. Voorbeeld: FL 75 bij een QNH van 1030 hPa met de hoogtemeter ingesteld op de QFE van Sint Hubert komt overeen met de hoogte uit de tabel min de hoogte van St. Hubert = 2440 m - 563 m = 1877 m. Wanneer de lokale QNH niet exact gekend is kan deze werkwijze echter fouten opleveren! Daarom wordt een extra buffer van 100 m aangeraden, in dit geval zou de maximale vlieghoogte daarom 1777 m bedragen. Deze werkwijze heeft als voordeel dat ze bruikbaar is voor alle hoogtes, zowel boven als beneden 4.500 voet. Voor het bepalen van de maximale hoogte van de Low Flying Areas Golf wordt de laagst voorspelde regionale QNH gebruikt, zodat de maximumhoogte niet overschreden wordt zolang de ingestelde QNH hoger is dan de voorspelling.

Samengevat

- ✓ Boven 1.350 m moet men 1013,25 hPa instellen.
- ✓ Indien men boven deze hoogte op regionale QNH blijft kan men een FL omrekenen naar een hoogte met de tabel hierboven.
- ✓ De tabel moet men lezen met de druk die u ingesteld hebt op uw hoogtemeter. Indien deze druk niet overeenkomt met de regionale QNH zijn de bekomen flight levels wel correct, maar niet de hoogtes beneden 4.500 voet.
- ✓ De regionale QNH wijzigt in de loop van de dag. In vlucht bekomt u de actuele waarde via Brussels Info, frequentie 126,900MHz.
- ✓ De hoogtes gegeven in het bericht van de Liga omtrent de LFA G zijn enkel ter informatie. Ze zijn fout indien de regionale QNH gedurende de loop van de dag wijzigt, en indien uw hoogtemeter niet op de regionale QNH werd ingesteld zijn ze waardeloos.

Opmerking

De ganse werkwijze beschreven hierboven wordt totaal zinloos indien uw hoogtemeter geen correcte informatie geeft. Laat uw hoogtemeter daarom regelmatig ijkten, inclusief de juistheid van de drukinstelling. U kan dit eenvoudig zelf controleren: wanneer u de QNH instelt op de grond, moet de hoogtemeter de hoogte aanduiden van de plaats waar u zich bevindt. Indien de aangeduide hoogte meer dan enkele tientallen meter afwijkt is uw hoogtemeter aan een ijking toe.

De ijking van de drukschaal maakt geen deel uit van de verplichte keuring die een hoogtemeter 5-jaarlijks moet ondergaan. Men moet die dus expliciet aanvragen bij de controleur, of zelf proefondervindelijk uitvoeren zoals hierboven beschreven. Bij de meeste hoogtemeters kan de schaal vrij eenvoudig aangepast worden door de piloot zelf of een clubtechnicus.

Kaarten

Als officiële luchtvaartkaart in België geldt de kaart uitgegeven bij het NGI, Abdij ter Kameren 5, 1050 Brussel, tel.: 02/629.82.82. Het luchtruim verandert voortdurend, deze kaart wordt daarom regelmatig geactualiseerd. Het is noodzakelijk dat u de meest recente versie van de kaart gebruikt. Nochtans heeft deze kaart enkele nadelen. Een eerste nadeel is dat ze vele gebieden bevat die niet actief zijn gedurende weekends of feestdagen. U moet absoluut weten welke gebieden wél actief zijn, dit vraagt voorafgaande studie en het kennen van de geldende NOTAMs. Kaart nr 2 kan u hierbij helpen.

Een ander nadeel is dat deze kaart slechts luchtruim voorstelt beneden 4.500 voet AMSL. Vermits dankzij het LFA G systeem zweefvliegen ook boven deze hoogte mogelijk is, geeft deze kaart voor ons onvoldoende informatie.

Verder verandert het luchtruim soms zodanig snel dat de kaart reeds verouderd is bij het verschijnen ervan.

Hieronder volgt een lijst van lijnen die u zelf moet tekenen op uw kaart om ze te vervolledigen. Deze lijnen zijn voorgesteld op kaart 5. Tezamen met de andere kaarten heeft u dan alle noodzakelijke informatie.

Lijn A

Zuidkant airway G1 tussen Oostende en Brussel TMA.

Een lijn vanaf het meest zuidelijke punt van de TMA van Oostende en de CTR van Koksijde (bij het spaarbekken bij Nieuwkapelle, N50°59'05" E002°49'37") tot aan het meest westelijke punt van EBBR TMA sector 3, bij Waregem.

Lijn B

Westkant airway A55 ten zuiden van Brussel TMA.

Verlengen van de zuidoostelijke grens van Lille TMA in Frankrijk vanaf de Belgische grens tot aan Brussel TMA sector 2 (N50°35'48" E003°40'06" - N50°31'12" E003°31'01").

Lijn C

Noordelijke grens CTA East 3.

Doortrekken van de noordoostelijke grens van Beauvechain TMA in één lijn boven het vliegveld van Hasselt. (van N50°59'33" E005°19'51" naar N50°55'30" E005°28'04")

Lijn D

Gebied uitgesloten uit LFA G 1 tussen Namen en Diest.

Een cirkelboog van 74 km (= 29,6 cm op de kaart) met als centrum de VOR van NIK, vanaf de meest zuidelijke punt van Beauvechain (EBBE) TMA tot aan de TMA van Charleroi.

Lijn E

Grens LFA G 2 South

Een Lijn vanaf de VOR SPI tot N50°37'47" E006°12'42", ongeveer waar de R08a de Duitse grens snijdt.

Lijn F

Grenzen LFA G 5.

1) Een (onderbroken!!) lijn vanaf het laatste punt van LFA G 2 (N50°37'47" E006°12'42") naar N50°01'30" E004°07'50" (waar de spoorweg van Fourmies naar Chimay de Franse grens kruist).

2) Een Lijn vanaf N50°33'04" E005°56'28" (op de vorige lijn bij Surister ten zuidoosten van Verviers) naar N50°18'12" E006°18'02", aan de Duitse grens bij Herresbach, richting Prüm. Deze lijn stop net langs Möderscheid, waar ze afdraait naar de grens, vlak bij Losheim.

3) Een lijn van N50°27'51" E005°38'30" (op de eerste lijn bij Awan, ten zuiden van SPI VOR) naar N50°04'21" E005°52'09", op de Luxemburgse grens ten zuidoosten van Houffalize.

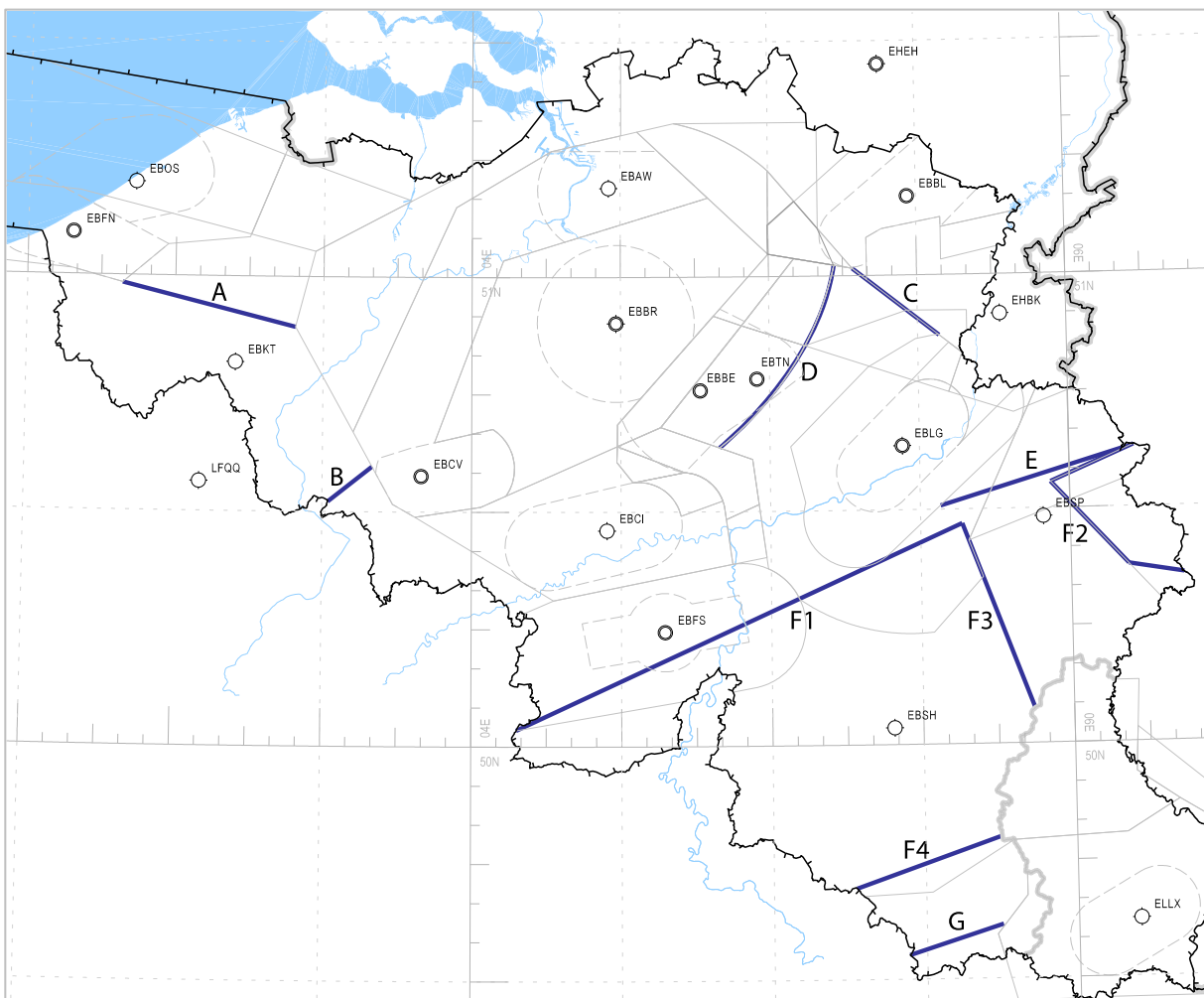
Onderbreek de eerste lijn tussen de twee lijnen hiervoor.

4) Een lijn van N49°41'24" E005°16'00" (Franse grens bij Florenville) naar N49°48'06" E005°44'54" op de Luxemburgse grens. Deze lijn loopt over Florenville en het dorpje Anlier, ten noorden van Habay.

Lijn G

Noordkant airway R110 ten westen van Luxemburg

Een lijn over Virton vanaf N49°32'52" E005°27'05" naar N49°36'40" E005°45'11".



Kaart 5 Zelf aan te brengen lijnen op de Low Air kaart van het NGI

Digitale luchtruimbestanden

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs voorziet jaarlijks een digitale luchtvaartkaart in Open Air formaat. Dit bestand kan gebruikt worden in alle courante navigatiesoftware voor het zweefvliegen (Winpilot, SeeYou, Oudie, LK8000, XCSOAR,...)

Er zijn 2 kaartbestanden beschikbaar:

- WEEKEND, waarin enkel het luchtruim vervat zit dat in het weekend actief is;
- WEEK, waar ook alle militaire luchtruim in zit dat op weekdays actief is.

Hoewel deze bestanden met veel zorg worden gemaakt en door verschillende mensen worden gecontroleerd, nemen noch de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, noch de auteur de verantwoordelijkheid voor de correctheid ervan. Het is dus belangrijk om ze te gebruiken in combinatie met een officiële luchtvaartkaart en recente NOTAMs.

De luchtruimbestanden kan je vinden op de website van de Liga van Vlaamse zweefvliegclubs (www.lvzc.be) onder het menu 'Luchtruim' → 'Luchtruimbestanden'

Radiofrequenties

Voor piloten die zich buiten de lokale kegel van een vliegveld bevinden, zijn er 3 air-to-air radiokanalen beschikbaar voor overlandvluchten:

- 122,385
- 126,810
- 135,235

Deze frequenties mogen gebruikt worden binnen de landsgrenzen van België, tot een maximale hoogte van FL100.

Eénmaal buiten de Belgische landsgrenzen, dien je over te schakelen op één van de beschikbare frequenties voor het betreffende land.

Er werden ook 2 Europese air to air frequenties vastgelegd en gepubliceerd in onze AIP. De implementatie over heel Europa is voorzien tegen 2028. Hier mag je de frequenties dus al gebruiken, maar check de AIP van het land waarin je vliegt om na te gaan of ze ook daar al gebruikt mogen worden.

Deze frequenties zijn:

- 123,065
- 123,135

Er wordt met aandrang gevraagd om de frequentie 123,450 niet meer te gebruiken, aangezien dit interferentie kan geven op de aangrenzende frequenties.

Conversietabel - Flight Level naar meter AMSL

Aerodrome	Elev (m)
Amougies	15
BALEN/Keiheuvel	40
Brasschaat	23
DIEST/Schaffen	30
Froidchapelle	275
GENK/Zwartberg	88
GERAARDSBERGEN/Overboelare	19
TIENEN/Goetsenhoven	75
HASSELT/Kiewit	43
LEOPOLDSBURG/Beverlo	63
NAMUR/Suarlée	181
Saint-Hubert	563
THEUX/Verviers	335
TOURNAI/Maubray	49
USELDANGE	283
Weelde	32
ZOERSEL/Oostmalle	16
Zutendaal	93

2000ft	610	m
2500ft	762	m
3500ft	1067	m
4000ft	1220	m
4500ft	1372	m
5000ft	1524	m

QNH	FL55	FL65	FL75	FL95
980	1393	1697	2002	2612
981	981	1401	1706	2011
982	1410	1715	2019	2629
983	983	1418	1723	2028
984	1427	1732	2036	2646
985	985	1435	1740	2045
986	1430	986	1444	1749
987	1439	987	1452	1757
988	988	1461	1766	2071
989	1457	989	1469	1774
990	990	1478	1783	2088
991	1487	1791	2096	2706
992	992	1495	1800	2105
993	993	1504	1808	2113
994	1512	1817	2122	2731
995	1521	1825	2130	2740
996	996	1529	1834	2139
997	1538	1843	2147	2757
998	1546	1851	2156	2765
999	1555	1860	2164	2774
1000	1563	1868	2173	2783
1001	1572	1877	2181	2791
1002	1580	1885	2190	2800
1003	1589	1894	2199	2808
1004	1597	1902	2207	2817
1005	1606	1911	2216	2825
1006	1615	1919	2224	2834
1007	1623	1928	2233	2842
1008	1632	1936	2241	2851
1009	1640	1945	2250	2859
1010	1649	1953	2258	2868
1011	1657	1962	2267	2876
1012	1666	1971	2275	2885
1013	1674	1979	2284	2893
1014	1683	1988	2292	2902
1015	1691	1996	2301	2911
1016	1700	2005	2309	2919
1017	1708	2013	2318	2928
1018	1717	2022	2327	2936
1019	1725	2030	2335	2945
1020	1734	2039	2344	2953
1021	1743	2047	2352	2962
1022	1751	2056	2361	2970
1023	1760	2064	2369	2979
1024	1768	2073	2378	2987
1025	1777	2081	2386	2996
1026	1785	2090	2395	3004
1027	1794	2099	2403	3013
1028	1802	2107	2412	3021
1029	1811	2116	2420	3030
1030	1819	2124	2429	3039
1031	1828	2133	2437	3047
1032	1836	2141	2446	3056
1033	1845	2150	2455	3064
1034	1853	2158	2463	3073
1035	1862	2167	2472	3081
1036	1871	2175	2480	3090
1037	1879	2184	2489	3098
1038	1888	2192	2497	3107
1039	1896	2201	2506	3115
1040	1905	2209	2514	3124
1041	1913	2218	2523	3132
1042	1922	2227	2531	3141
1043	1930	2235	2540	3149
1044	1939	2244	2548	3158
1045	1947	2252	2557	3167
1046	1956	2261	2566	3175
1047	1964	2269	2574	3184
1048	1973	2278	2583	3192
1049	1982	2286	2591	3201
1050	1990	2295	2600	3209

All altitudes are in metres Above Mean Sea Level

Glider Area Ardennes 2025

Sinds enkele jaren is er in het zuiden van het land ook extra luchtruim vrijgemaakt voor het zweefvliegen. Vanaf dit jaar kan je dit luchtruim terugvinden in de AIP. Dit luchtruim is beschikbaar tussen 1 april en 30 september tijdens de militaire openingsuren, dus wanneer het gekende LFA G systeem niet beschikbaar is.

Er zijn 3 aaneensluitende Glider Areas beschikbaar, die al dan niet geactiveerd kunnen worden per NOTAM. Deze NOTAM wordt ten laatste om 17u gepubliceerd voor de dag nadien.

De Glider Areas worden klasse G luchtruim wanneer ze actief zijn, tussen 4500ft en FL65. Een transponder is niet verplicht, maar wanneer je hem gebruikt, zet je hem op code 1477.

Het is verplicht om uit te luisteren op de frequentie van Saint-Hubert Radio (122,180 MHz).

Wanneer de militairen sluiten, treedt het normale LFA G systeem in werking. Dwz: LFA G1 is onmiddellijk beschikbaar. Voor LFA G2S of LFA G5 zal je moeten navragen bij Saint-Hubert Radio welke extra gebieden er geactiveerd werden. Het zou dus zomaar kunnen dat de maximum vlieghoogte op dat ogenblik van FL65 terugvalt naar FL55! Hou daar rekening mee!

