

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991 - 1992 (*)

28 JUILLET 1992

PROPOSITION DE LOI

**interdisant les exhibitions
aériennes et les vols
à basse altitude**

(Déposée par
MM. Van Dienderen et Winkel)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le dimanche 28 août 1988, la base ouest-allemande de Ramstein, près de Kaiserslautern, a été le théâtre d'un terrible accident lors d'un meeting aérien. Le bilan des tués a atteint le chiffre de 65, tandis que les blessés se comptaient par centaines. Ce dimanche-là, trois appareils Airmacchi MB 339A de l'équipe italienne de haute voltige « I Frecce Tricolori » étaient entrés en collision au-dessus des spectateurs. Le même jour, un meeting aérien faisait également une victime dans notre pays. Un pilote des voltigeurs finlandais « Redigo » s'est en effet tué au cours du meeting aérien de la Force aérienne qui s'est tenu à Kleine Brogel. Le 7 août 1988, un Mirage V de notre Force aérienne, avec à son bord un pilote belge, s'écrasait à Bourg-Léopold devant des dizaines de milliers de spectateurs. On n'eut heureusement à déplorer aucune victime parmi ceux-ci. Cela n'a d'ailleurs jamais été le cas lors de meetings aériens organisés dans notre pays. En ce qui concerne l'Allemagne de l'Ouest, le « Spiegel » n° 36, 1988, signale que l'on a dénombré 62 morts depuis 1982 : 5 à Dürkheim le 5 septembre 1982; 46 à Mannheim le

Voir : la proposition de loi n° 614/1-88/89 et l'avis du Conseil d'Etat n° 614/2.

(*) Première session de la 48^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991 - 1992 (*)

28 JULI 1992

WETSVOORSTEL

**tot verbod op het houden van
luchtvaartshows en het vliegen
op lage hoogte**

(Ingediend door
de heren Van Dienderen en Winkel)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op zondag 28 augustus 1988 had zich op de West-Duitse basis Ramstein nabij Kaiserslautern bij een luchtvaartshow een vreselijk ongeval voorgedaan. Het dodencijfer bedroeg 65 en er waren honderden gewonden. Op die zondag kwamen drie Airmacchi MB 339A-toestellen van het Italiaanse stuntteam « I Frecce Tricolori » met elkaar in botsing boven de toeschouwers. Op diezelfde dag is ook in ons land een dode gevallen bij een luchtshow. Op de internationale luchtmeeting van de luchtmacht op de basis van Kleine Brogel kwam een piloot van het Finse Redigo-stuntteam om. Op 7 augustus 1988 was een Belgische piloot van een Mirage V van onze luchtmacht in Leopoldsborg neergestort voor de ogen van tienduizenden toeschouwers. Gelukkig waren in België onder de kijkers geen slachtoffers te betreuren. Dat is in ons land trouwens nog nooit gebeurd bij luchtvaartshows. In West-Duitsland wel. Der Spiegel, n° 36, 1988 komt tot een totaal van 62 doden sinds 1982 : 5 september 1982 — Dürkheim : 5 ; 11 september 1982 — Mannheim : 46; 23 mei 1983 — Frankfurt : 6; 1 september 1985 — Siegen : 1; 6 mei

Zie : Het wetsvoorstel n° 614/1-88/89 en het advies van de Raad van State n° 614/2.

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

11 septembre 1982; 6 à Francfort le 23 mai 1983; 1 à Siegen le 1^{er} septembre 1985; 2 à Hanovre le 6 mai 1988 et 2 à Weissenburg le 29 mai 1988.

On organise chaque année en Belgique une huitaine de meetings aériens auxquels participent pratiquement toujours des avions militaires. Les plus importants sont ceux de Coxyde (environ 30 000 spectateurs) et de Kleine Brogel (près de 70 000 spectateurs). A la suite de la catastrophe de Ramstein, différentes personnes concernées par les meetings organisés dans notre pays ont souligné que ceux-ci sont beaucoup plus sûrs, que les normes de sécurité de l'OTAN sont d'application lorsque des appareils militaires participent aux exercices et que les exhibitions purement civiles sont soumises à des règles similaires. En Belgique, il est interdit de survoler le public, il doit y avoir 250 mètres entre les spectateurs et l'axe de vol. En cas de conditions météorologiques défavorables, par exemple en cas d'orage ou de visibilité inférieure à 4 km ou lorsque le plafond est inférieur à 350 m, le meeting doit être annulé. Certains exercices sont également tributaires des conditions climatiques : les loopings sont par exemple interdits lorsque le plafond est inférieur à 600 m. Enfin, la présence de pompiers et d'ambulances est exigée, ce qui montre que l'on ne considère pas que les normes garantissent une sécurité absolue. En dehors des déclarations apaisantes, d'aucuns ont également souligné que toute activité humaine présente un risque d'accident et que la circulation automobile par exemple est beaucoup plus meurtrière. Celle-ci peut sans aucun doute être rendue plus sûre. Mais les exhibitions aériennes n'ont aucune utilité technologique. Si les avions doivent être testés et si les pilotes doivent pouvoir s'exercer, cela doit se faire au-dessus de régions inhabitées. Les exhibitions n'offrent rien d'autre qu'un spectacle à sensations qui ne vaut pas une vie humaine.

D'aucuns objectent que la grande majorité de la population demande de tels spectacles. Les milliers de spectateurs que les acrobates du ciel attirent aiment le danger, le risque et sont captivés par l'habileté et l'audace des pilotes. Il y a toujours beaucoup d'enfants et de jeunes au nombre des spectateurs et, hélas aussi aujourd'hui, au nombre des victimes de la catastrophe de Ramstein. Les hommes politiques responsables doivent opter pour la sécurité.

Après le drame, le commandant en chef de l'OTAN John Galvin a déclaré froidement que « les meetings sont beaucoup trop importants pour y mettre fin ». Nous estimons qu'aucune raison de technique militaire ne peut justifier les exercices effectués au-dessus ou à proximité du public. Sans doute M. Galvin voit-il dans ces acrobaties avec le jouet le plus coûteux au monde un bon moyen de populariser la force aérienne de l'OTAN. Populariser des armes est, aux yeux des Verts, une chose très dangereuse. Il appartient aux hommes politiques de garantir au plus vite la sécurité en supprimant ou en réduisant les armements. Cette optique rejette toute militarisation de la société, malgré les spectacles imposants et chatoyants et les

1988 — Hannover : 2 en 29 mai 1988 Weissenburg : 2.

In België worden er jaarlijks een achttal vliegmeetings georganiseerd. Aan bijna alle nemen militaire vliegtuigen deel. De belangrijkste shows zijn die van Koksijde (ongeveer 30 000 toeschouwers) en die van Kleine Brogel (bijna 70 000 kijklustigen). Naar aanleiding van de ramp in West-Duitsland hebben verschillende mensen, betrokken bij onze meetings, beklemtoond dat die veel veiliger zijn. Ze hebben erop gewezen dat NAVO-veiligheidsnormen van kracht zijn, als militaire toestellen aan de oefeningen deelnemen en dat voor puur burgerlijke shows gelijkaardige regels gelden. Bij ons is het verboden over het publiek te vliegen, er moet een strook van 250 meter zijn tussen de toeschouwers en de vliegzone. Bij ongunstige weersomstandigheden, zoals onweer of met een zicht onder de 4 km of met wolken tot op 350 m boven de grond, moet de meeting worden afgelast. Sommige oefeningen zijn ook afhankelijk van de weersomstandigheden : met wolken onder 600 m mogen bijvoorbeeld geen loopings worden uitgevoerd. Tenslotte is bepaald dat brandweerlieden en ambulances aanwezig moeten zijn. Dit wijst erop dat de normen toch niet als waterdicht worden beschouwd. Naast de geruststellende verklaringen werd er ook op gewezen dat ongelukken altijd mogelijk zijn bij menselijke activiteiten en dat het autoverkeer bijvoorbeeld veel meer doden eist. Dat laatste kan ongetwijfeld veel veiliger worden gemaakt. Maar luchtvaartshows hebben geen enkel technologisch nut. Vliegtuigen moeten natuurlijk worden uitgetest en piloten moeten zich oefenen. Maar dat moet gebeuren boven onbewoonde streken. De shows bieden enkel sensationeel spektakel. Dat is geen mensenleven waard.

Sommigen voeren aan dat de grote meerderheid van de bevolking zo'n shows wil. De duizenden kijkers die luchtacrobaten trekken, houden van het gevaar, het risico en van de behendigheid en de waaghalzerij van de piloten. Vele kinderen en jongeren zijn altijd bij de liefhebbers en nu, helaas, ook bij de slachtoffers van Ramstein. Politici met verantwoordelijkheidsgevoel moeten kiezen voor hun veiligheid.

Opvallend is ook dat NAVO-opperbevelhebber John Galvin na de ramp koeltjes stelde dat de « shows veel te belangrijk zijn om ermee op te houden ». Volgens ons zijn er geen militair-technische redenen aan te halen om noodzakelijke oefeningen boven of in de buurt van publiek te houden. Wellicht ziet Galvin in de acrobatieën met het duurste mannenspeelgoed ter wereld een goed middel om de NAVO-luchtmacht populair te maken. Wapens populair maken, is voor de Groenen erg gevaarlijk. Maar het is de taak van de politici om zo vlug mogelijk veiligheid te garanderen zonder of met minder wapens. In die visie is geen plaats voor militarisering van de samenleving ook al oogt ze sierlijk en kleurrijk en biedt ze vele spannende

nombreux moments captivants qu'elle peut offrir. Ces spectacles provoquent par ailleurs une sérieuse pollution de l'air. Le vacarme qu'ils occasionnent nuit à la santé : détérioration du tympan, hausses de tension, affaiblissement du système immunitaire, troubles de l'équilibre... Le « Kinderhilfswerk », (l'ONE ouest-allemande) assimile le bruit aux mauvais traitements à l'égard des enfants. Enfin, ce sont des milliers d'hectolitres de kérosène qui s'envolent ainsi inutilement en fumée (ainsi, les avions qui ont participé au meeting de Coxyde de 1987 ont brûlé 450 000 litres de carburant).

Pour toutes ces raisons, les Verts estiment que l'on ne peut se contenter de prendre quelques directives. Il faut interdire purement et simplement les exhibitions aériennes parce qu'elles sont dangereuses et inutiles.

La plupart des dangers et nuisances des meetings sont aussi liés aux vols à basse altitude. C'est ainsi qu'en 1988, un Mirage français s'est écrasé à proximité d'une rue très fréquentée en Rhénanie du Nord-Westphalie. A quelques kilomètres de la centrale nucléaire de Philippsburg, un F-16 américain a endommagé plusieurs toitures avant de s'écraser en incendiant trois maisons et un camion. En raison de ces dangers et, en particulier, des nuisances dues au bruit, il convient d'interdire aussi immédiatement les vols d'essai à basse altitude.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Il est interdit à la Force aérienne belge de participer à des exhibitions aériennes étrangères.

Art. 3

Le survol à basse altitude de parties habitées du territoire belge est interdit.

Art. 4

Le Roi fixe les modalités d'application de la présente loi.

momenten. Overigens leveren deze spektakels een flinke bijdrage tot luchtverontreiniging. Hun lawaai is ziekmakend : beschadiging van de trommelvliezen, verhoogde bloeddruk, verzwakking van het afweersysteem tegen verschillende ziekten, evenwichtsstoornissen, ... Het Westduitse Kinderhilfswerk noemt het lawaai « kindermishandeling ». Tenslotte worden er nutteloos zomaar hectoliters kerosine verbruikt (in 1987 bijvoorbeeld slikten de toestellen die deelnamen aan de show van Koksijde 450 000 liter vliegtuigbenzine).

Om al die redenen menen de Groenen dat er meer nodig is dan enkele richtlijnen. Luchtvaartshows moeten gewoon worden verboden omdat ze gevaarlijk en nutteloos zijn.

De meeste gevaren en nadelen van de meetings zijn ook verbonden aan het vliegen op lage hoogte. In 1988 bijvoorbeeld stortte in Westfalen een Franse Mirage naast een drukke straat neer. Op enige kilometer van de kerncentrale van Philippsburg beschadigde een Amerikaanse F-16 verscheidene daken alvorens neer te storten. Drie huizen en een vrachtwagen gingen in de vlammen op. Wegens die gevaren en inzonderheid wegens de ziekmakende lawaaihinder moeten oefenvluchten op lage hoogte meteen ook worden verboden.

H. VAN DIENDEREN
X. WINKEL

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Het inrichten van burgerlijke of militaire luchtvaartshows is verboden.

Art. 2

Het is de Belgische luchtmacht verboden deel te nemen aan buitenlandse luchtvaartshows.

Art. 3

Het vliegen op lage hoogte boven bewoonde gebieden van het Rijk is verboden.

Art. 4

De Koning bepaalt de wijze waarop deze wet zal worden uitgevoerd.

Art. 5

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

7 février 1992.

Art. 5

De overtredingen van het bepaalde in deze wet worden gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot vijf jaar en met een geldboete van 26 tot 5 000 frank of met één van die straffen alleen.

7 februari 1992.

H. VAN DIENDEREN
X. WINKEL
