

Règlement d'Ordre Intérieur
A.S.B.L. Royale Haneffe Petite Aviation
(Édition 2018)

Table des matières

1. Avant-Propos
2. Généralités
3. Conditions d'admission et d'accès au centre
4. Assurances
5. Les pilotes
6. Les aéronefs
7. Horaire et zone des vols
8. Section drones – FPV Racing
9. Les équipements radio
10. La sécurité
11. Respect des infrastructures
12. Les responsables du centre
13. Le «club house»
14. Les sanctions
15. Dispositions d'application

§ 1. Avant-propos

1. L'application stricte de ce règlement contribuera à la bonne entente entre les pratiquants et surtout, à l'absence de tout incident qui nuirait à l'existence même du club et au renom de l'aéromodélisme en général.
2. Dans ce règlement d'ordre intérieur, aucune distinction n'est faite entre les catégories de membres. La dénomination « membre » reprend tous les membres, qu'ils soient effectifs, adhérents, juniors ou sympathisants de l'ASBL R.H.P.A.
 - Il est censé être lu et connu de chaque membre qui le reçoit dès son affiliation.
 - Il est affiché en permanence dans le « club house » afin de pouvoir être consulté à tout moment.
 - Il peut également être consulté sur notre site www.rhpa.be dans la rubrique « règlements ».
 - Il peut être adapté ou modifié à tout moment par le conseil d'administration.
 - La liste des membres du conseil d'administration est affichée dans le « club house ».
 - Si un comité de sécurité est constitué, la liste des membres sera également affichée dans le « club house ».

§ 2. Généralités

1. Sur décision du conseil d'administration (C.A.), un comité de sécurité (C.S.) peut être constitué pour contrôler la bonne application des règles de vol (IBPT, DGTA, FAI, AAM, ... cette liste n'est pas limitative) et ce, sous la responsabilité d'un membre du conseil d'administration (C.A.). Il fera rapport au C.A.
2. Les membres du C.S. sont habilités par le C.A. à adresser aux pilotes comme au public toute remarque ou tout rappel à l'ordre nécessaire en cas de violation du présent règlement.
3. Il existe un carnet dit "carnet de sécurité" dans lequel seront consignés, par les membres du C.A ou du C.S., tous les manquements constatés ainsi que les remarques formulées.
4. Chaque membre du club est tenu de faire respecter l'ordre et les règles de sécurité. Il a le devoir de faire remarquer aux autres pilotes toute transgression qu'ils pourraient commettre envers le présent règlement.
5. Ni le vol, ni les dommages corporels ou matériels à des tiers ne peuvent mettre en cause la responsabilité du club, des administrateurs ou des responsables de la sécurité.

§ 3. Conditions d'admission et d'accès au centre

1. L'accès au terrain et aux installations du club d'aéromodélisme est uniquement réservé aux membres ainsi qu'à leurs invités.
2. Seuls les membres ont accès à la piste et peuvent y faire évoluer leurs aéronefs. L'accès est gratuit pour un enfant de moins de 16 ans accompagné d'un parent membre. Cependant, l'acquittement de la cotisation AAM « junior » reste obligatoire.
3. Pour être membre, il faut régler en une seule fois le montant du droit d'inscription conformément aux statuts de l'ASBL R.H.P.A.
4. Le membre pourra, après le paiement de son affiliation, imprimer sa carte de membre via le site de l'AAM. Elle est renouvelable annuellement si le membre remplit toujours les conditions d'admission.
5. La carte de membre est strictement personnelle et ne peut être cédée à un tiers sous peine de confiscation. Elle doit être présentée sur simple demande d'un membre du C.A. ou du C.S.
6. Durant la première année d'affiliation, les nouveaux membres sont stagiaires. Si le C.A. estime qu'un stagiaire a fait preuve d'indiscipline ou a enfreint le règlement, celui-ci se réserve le droit de refuser le renouvellement de son affiliation.

§ 4. Assurances

Chaque propriétaire d'un aéronef doit être en possession d'une assurance en responsabilité civile avec un minimum de 5 millions d'euros pour les dégâts corporels et un minimum de 600.000 euros pour les dégâts matériels. Ces montants doivent être indexés. L'assurance peut être remplacée par le contrat d'assurance en RC contracté collectivement par la fédération. Chaque propriétaire d'un aéronef doit pouvoir prouver qu'il est assuré dans ces conditions.

§ 5. Les pilotes

1. Le pilote d'un aéronef doit être en possession d'un brevet valable délivré par une fédération et doit avoir des notions de la structure de l'espace aérien situé aux alentours du terrain.
2. Un pilote non breveté ne peut voler en solo. Il doit toujours voler sous la surveillance d'un pilote breveté.

§ 6. Les aéronefs

1. Etant donné que l'autorisation d'exploitation du terrain dépend de l'administration de l'aéronautique, les normes F.A.I. sont d'application, avec en sus, les restrictions de l'administration de l'aéronautique si celles-ci sont plus strictes et réciproquement. Ces normes seront affichées au «club house» du club.
2. Tous les aéronefs présentés au club doivent être conformes aux prescriptions générales du code sportif section IV, de la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) et de la D.G.T.A. Le club étant situé dans la zone C.T.R. de Bierset, certaines restrictions sont d'application :

☞ Les aéronefs autorisés par la D.G.T.A. doivent :

- (a) avoir un poids au décollage inférieur ou égal à 6 kg.
- (b) être munis d'un dispositif signalant la proximité ou le dépassement de l'altitude maximale autorisée (100m agl).
- (c) être équipés d'un système, dit "fail safe", assurant le retour au sol de l'aéronef en cas de perte du signal entre l'émetteur et le récepteur.
- (d) peuvent être propulsés par un moteur électrique ou thermique.
- (e) ces restrictions ne sont pas d'application pour les aéronefs dont le poids au décollage est inférieur à 1 kg.

☞ Les aéronefs interdits par la D.G.T.A. sont :

- (a) Les aéronefs équipés d'un moteur à réaction et les aéronefs équipés d'un turbo propulseur.
 - (b) Les aéronefs équipés d'une turbine actionnée par un moteur électrique ou un moteur à combustion.
 - (c) Les aéronefs propulsés par des fusées ou un pulso-propulseur, ...
 - (d) Les aéronefs qui pratiquent le vol thermique (recherche des ascendances).
3. Tous les moteurs à explosion seront munis d'un silencieux répondant aux normes de la D.G.R.N.E.
 4. Chaque aéronef doit être muni du nom de son propriétaire ainsi que/ou son numéro de licence A.A.M. Ces informations peuvent être présentes à l'extérieur ou à l'intérieur de l'aéronef, au choix du propriétaire.
 5. Les débutants sont tenus de présenter leur nouvel aéronef à un membre du C.A. ou du C.S. qui en contrôlera le bon état général, le respect des réglementations en vigueur ainsi que le centrage, la portée de l'émetteur et les bonnes réactions des différentes commandes. Un pilote chevronné assurera la première mise en vol ainsi que les réglages de base permettant un vol en toute sécurité.
 6. Un aéronef jugé non conforme à la sécurité ou à la réglementation pourra être interdit de vol jusqu'à sa mise en conformité. Cette interdiction de vol sera notifiée au propriétaire de l'aéronef et consignée dans le carnet de sécurité du club.

§ 7. Horaire et zone des vols

1. Les vols sont autorisés, tous les jours, à partir de 10 heures jusqu'au coucher du soleil.
2. Pendant l'entretien et la tonte du terrain, les vols ne sont pas autorisés.
3. Les samedis matins sont réservés à la section drones FPV Racing (voir § 8.).
4. Au moins deux membres du club titulaires d'un brevet en cours de validité doivent être présents sur le terrain lors des activités aériennes afin de veiller à ce que celles-ci se déroulent bien dans la zone de vol autorisée.
5. Tous les vols doivent être exécutés dans un rayon de 400m centré sur le terrain, sans dépasser la route longeant celui-ci.
6. Le nombre maximum d'aéronefs à moteur(s) thermique(s) ou électrique(s) en vol simultané est fixé à 4.
7. L'altitude de vol maximale autorisée est de 100m au-dessus du sol conformément à la réglementation relative aux terrains situés en zone CTR.
 - (a) En cas de dépassement inopiné de cette altitude, le pilote doit faire redescendre sans délai son aéronef à une altitude inférieure à la limite autorisée.
 - (b) Le dépassement systématique ou régulier de cette altitude fera l'objet d'un avertissement au pilote et sera consigné dans le carnet de sécurité du club.
8. Avant tout vol, le pilote s'assure du bon état de fonctionnement de son aéronef et de l'ensemble de ses équipements. Il contrôle également la bonne charge de ses batteries d'émission et de réception.
9. Un pilote souhaitant décoller ou atterrir informera les autres pilotes avant de procéder. Les aéronefs à l'atterrissage ont la priorité.
10. Le décollage et l'atterrissage se font impérativement dans l'axe de la piste. Le sens de décollage/atterrissage est celui qui est le plus favorable en fonction de la direction du vent.
 - (a) Si un panneau du club indique le sens de décollage, celui-ci doit être respecté.
 - (b) Une exception peut être accordée par un membre du C.A. ou du C.S. en cas de vent de travers et seulement dans ce cas bien précis. Dans ce cas, il est de la responsabilité du pilote de franchir la route à une hauteur compatible avec la sécurité des personnes et véhicules qui y circulent.
11. Les pilotes dont les appareils sont en vol, doivent impérativement se trouver dans la zone de pilotage. Ils peuvent se trouver sur la piste le temps nécessaire à la mise en ligne et au décollage de l'aéronef mais doivent rejoindre au plus vite la zone de pilotage lorsque celui-ci a quitté le sol. Pour les pilotes hélico, un emplacement est réservé en bout de piste. Dans la mesure du possible, le pilote rejoint l'emplacement prévu pour les pilotes. Si cela n'est pas possible, un membre de la section hélico se chargera de la sécurité (dialogue entre les groupes de pilotes).
12. La présence d'un pilote ou d'un aidant sur la piste doit être limitée au temps nécessaire pour déposer ou reprendre un aéronef.
13. Lorsque plusieurs aéronefs volent simultanément, un passage au-dessus de la piste se fait obligatoirement et uniquement dans le sens des décollages/atterrissages.
14. Le passage à très basse altitude au-dessus de la piste ou des essais de « touch & go » ne seront permis qu'à un seul pilote à la fois et lorsque la piste est totalement dégagée. En cas d'affluence au terrain, ces exercices ne seront pas autorisés.
15. Lorsqu'un aéronef se pose hors des limites du terrain, un maximum de deux personnes est autorisé à aller récupérer celui-ci. Chaque personne fera, par son trajet et son déplacement, preuve de respect envers les cultures. Le propriétaire de l'aéronef et ses aides restent responsables vis-à-vis des fermiers et des dommages éventuellement causés aux cultures.
16. Pour des raisons d'organisation pratique ou en fonction de l'affluence, un membre du C.A. ou du C.S. peut autoriser un pilote à voler temporairement dans une zone particulière. Cette autorisation prend fin sur simple notification par le membre du C.A./C.S. et/ou au plus tard à la fin de la journée de vol.

17. Il est strictement interdit de survoler :

- (a) L'aire de parking des aéronefs et le taxiway.
- (b) Le parking des voitures et le « club house ».
- (c) Et plus généralement, toute zone occupée par des membres ou des visiteurs.

18. Sont également interdits :

- (a) L'attaque simulée d'objets (voitures, vélo, moto, etc.) ou de personnes au sol.
- (b) la poursuite ou le simulacre d'attaque d'un avion grandeur. Il faut s'écarter le plus vite possible de ces avions afin de préserver un maximum de sécurité même en cas d'un éventuel passage au-dessus du terrain.
- (c) Les évolutions 3D ainsi que les vols stationnaires au-dessus de la piste sauf s'il est le seul aéronef en vol.

19. Lors de circonstances particulières (assemblés générales, réunions, manifestations particulières, travaux,...), le C.A. peut interdire les vols, l'accès à la piste et en déterminer la durée.

20. Le roulage sur le taxiway est réservé aux pilotes confirmés. Un pilote débutant devra demander l'accord préalable d'un membre du C.A ou du C.S avant de procéder à la manoeuvre.

§8. Section drones – FPV Racing

1. Tous les samedis matins sont réservés à la pratique de cette discipline (dès 08.00h pour la préparation du terrain en sachant que celui-ci devra être libéré au plus tard à 13.00h).
2. Les pilotes de drones ont toujours priorité pendant et uniquement pendant cette plage horaire.
3. S'il n'y a pas de pilote de drones présent, la piste redevient automatiquement disponible pour les autres disciplines.
4. La totalité de la piste peut être utilisée pendant cette période pour créer des circuits d'entraînements.
5. En dehors de cette plage horaire, les pilotes de drones doivent suivre les règles imposées aux pilotes de la section hélicoptères (voir §7/11 et §10/9).
6. Une personne est responsable de la section drones et est le point de contact entre le C.A. et la dite section (voir §12/1).
7. Obligations des participants :
 - (a) Chaque pilote est tenu d'utiliser le système TRAMP HV pour la transmission et réception vidéo.
 - (b) Un tableau d'attribution des fréquences est utilisé par le responsable du jour.
 - (c) Au début des vols, chaque pilote reçoit une fréquence individuelle pour la matinée.
 - (d) Les règles de vols et d'accès au terrain pendant ces entraînements sont définies par le responsable du jour et doivent être respectées par tous les pilotes.

§9. Les équipements radio

1. Les utilisateurs de radio-émetteurs doivent se plier aux lois, arrêtés et règlements en matière d'utilisation et de détention d'appareil de télécommunication. Le comité se décharge de toute responsabilité en cas d'accident si ces règlements ne sont pas respectés par les pilotes.
2. Avant chaque mise en service de son émetteur, le membre est tenu de vérifier et contrôler que personne d'autre n'a déjà un émetteur allumé sur la même fréquence que le sien. Ce contrôle doit se faire de vive voix auprès de tous les pilotes présents sur la zone de pilotage et sur l'aire de parking des aéronefs. Une manipulation de radio sans contrôle préalable implique la responsabilité du fautif. Ce point ne s'applique pas aux émetteurs de la bande 2.4 GHz.

§10. La sécurité

1. Tous les membres veilleront à ce que les vols s'effectuent dans les conditions maximales de sécurité.
2. Seuls les pilotes en exercices et leurs mécaniciens ont accès à la piste pendant les vols. Ils se tiendront obligatoirement dans la zone réservée aux pilotes. Ils veilleront les uns comme les autres à évacuer cette zone dès le vol terminé.
3. Tout le matériel et les aéronefs au sol seront parqués à l'endroit prévu. La piste doit absolument rester libre et déserte de tout matériel de maintenance ou de vol.
4. Il n'est pas autorisé de faire des essais prolongés (plus de 10 min.) ou des rodages moteurs au parking avions. De tels essais se feront aux extrémités des parkings voitures (en bordure de champs).
5. Une attention toute particulière doit être accordée aux enfants. Chacun doit veiller à ce qu'aucun d'eux ne s'approche sans surveillance d'un aéronef, qui plus est si le moteur de ce dernier est en marche. Les membres accompagnés de leurs enfants doivent surveiller ceux-ci d'une manière permanente (voir §11/1).
6. Les membres du C.A ou du C.S.se réservent le droit d'interdire de vol un membre présentant un état d'ébriété évident ou qui ne respecte pas les règles élémentaires de sécurité.
7. En cas d'accident à proximité directe des installations (crash d'aéronefs sur les installations ou sur une personne, etc...) et qui entraîne des blessures corporelles ou des dégâts matériels sur les voitures ou le «club house», les vols doivent être suspendus. Le responsable présent sera SEUL juge pour autoriser la remise en vol des aéronefs. Tout membre ne respectant pas cette règle risque une suspension de vol temporaire ou définitive décidée par le C.A.
8. Les procédures de décollage et d'approche sont obligatoires pour tous les aéronefs, et ce, y compris les planeurs et les aéronefs à propulsion électrique.
9. Hélicoptère : il est prévu un emplacement à l'extrémité du terrain pour le réglage et le vol stationnaire. En cas de vol avec déplacements autour de la piste et pour des raisons de sécurité évidentes, il est opportun de rejoindre l'emplacement prévu pour les pilotes dès que possible (voir aussi §7/11).
10. Comme prévu au §2/3, tous les manquements constatés ainsi que les remarques formulées seront consignés dans le "carnet de sécurité".

§11. Respect des infrastructures

1. Les membres accompagnés de leurs enfants doivent surveiller ceux-ci d'une manière permanente et leur interdire :
 - (a) L'accès à la piste.
 - (b) De jouer à proximité des aéronefs et des véhicules sur le parking.
 - (c) De piétiner les cultures voisines.
 - (d) De détériorer ou dégrader les installations du centre.
2. Il est obligatoire d'utiliser les poubelles pour le dépôt des déchets de toutes sortes (détritus, débris d'aéronef, ...).
3. Chaque membre participe au tri des déchets en respectant l'organisation et la destination des poubelles.
4. Il est interdit de rouler en voiture sur la piste.
5. Tout le monde veillera à ne pas abîmer les cultures voisines.

§12. Les responsables du centre

1. Les noms et les photos des responsables avec leurs fonctions figurent sur une liste affichée dans le «club house» (voir §1/2).
2. Les membres du C.A. et du C.S. feront respecter le règlement d'ordre intérieur tant dans le « club house » que sur la piste et ses abords. Le non-respect du règlement d'ordre intérieur peut entraîner une exclusion provisoire ou définitive de l'ASBL Royale Haneffe Petite Aviation. En cas de litige, le C.A. est souverain.

§13. Le « club house »

1. Le club fonctionnant en cercle privé, son accès n'est donc autorisé qu'aux seuls membres du centre. Les compagnes, compagnons et enfants de plus de 16 ans fréquentant régulièrement le club doivent être au moins inscrits comme membres sympathisants, ceci en application de la législation sur les cercles privés.
2. Conformément à la législation sur les clubs sportifs, le «club house» est un lieu « non-fumeur ».
3. Il est autorisé d'amener un ou des invités. Dès votre arrivée, il faut en avertir un membre du C.A./C.S. présent.
4. L'ouverture du « club house » dépend de la présence d'un membre possédant une clé de la porte d'entrée. Ce membre n'est pas nécessairement un membre du C.A./C.S.
5. L'ouverture du « club house » reste aléatoire. Il n'y a pas d'obligation d'ouverture selon un horaire prévu ou des jours fixes. Dans la mesure du possible et du bon sens, le C.A. organisera les ouvertures pour couvrir une plage horaire raisonnable afin de satisfaire un maximum de personnes.
6. Le bar étant tenu par des bénévoles, les boissons seront exclusivement commandées au comptoir. La vaisselle sera, si possible évacuée des tables et retournée à la personne responsable. Sa tâche en sera grandement facilitée.
7. Les personnes possédant une clé sont tenues de maintenir le «club house» propre, de faire la vaisselle et éventuellement de réapprovisionner le bar.
8. La charge d'accus lipo sans surveillance dans le «club house» est interdite.

§14. Les sanctions

1. Toute infraction au présent règlement, constatée par un membre du C.A./C.S, fera l'objet d'un avertissement adressé à l'intéressé et sera consigné dans le carnet de sécurité du club.
2. Les informations reprises mentionneront notamment la date et l'heure du constat, le nom du pilote concerné, la nature de la remarque. Chaque remarque sera signée par le membre du C.A./C.S. ayant constaté l'infraction ainsi que par le pilote concerné ou à défaut, par un témoin.
3. Un pilote ou propriétaire qui reçoit trois avertissements dans une période de 3 mois sera mis à pied pour une période de 1 mois commençant le jour où il reçoit le 3^e avertissement. Durant cette période, le pilote ne pourra plus prendre le contrôle d'un appareil, même temporairement.
4. Un pilote qui encoure 3 mises à pied sera convoqué et entendu par le C.A. Le cas échéant, un membre du C.S. sera également entendu. Si les faits reprochés sont jugés suffisamment graves, le C.A. pourra proposer l'exclusion définitive du membre concerné à l'assemblée générale.
5. Dans le cas où ces infractions feraient courir un danger direct aux personnes ou au voisinage, une interdiction immédiate de vol pourra être prononcée par un membre du C.A./C.S.
6. Tout membre refusant d'obtempérer à une injonction d'un membre du C.A./C.S. verra prendre à son égard des sanctions plus graves pouvant aller jusqu'à proposer son exclusion à la prochaine assemblée générale.
7. Toute menace, verbale ou physique, lancée à l'égard d'un autre membre sera consignée dans le carnet de sécurité et immédiatement signalée au C.A. qui pourra prendre des sanctions pouvant aller jusqu'à proposer l'exclusion du membre à la prochaine assemblée générale.
8. Un membre qui fait l'objet d'une proposition d'exclusion est suspendu de vol jusqu'à ce que l'assemblée générale ait statué sur son sort.

§15. Dispositions d'application

1. Le présent règlement annule les précédents et entre en application à partir du 1 janvier 2018.
2. Le paiement de la cotisation entraîne automatiquement l'acceptation du présent règlement.

Le Président

Christian ROLAND