

A.S.B.L. Royale Haneffe Petite Aviation

Règlement d'Ordre Intérieur

(Édition 2022)



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. En payant son inscription au RHPA, le membre s'engage à en prendre connaissance et à le respecter en toutes circonstances.
 - 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 de ce comité, 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 toutes remarques 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 toutes transgressions 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'acquiescement 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

L'AAM a souscrit, auprès d'Ethias, une assurance collective pour tous ses membres (voir contrat AAM ci-dessous). Cependant, il est toujours conseillé à chaque propriétaire d'un aéronef d'être en possession d'une assurance en responsabilité civile.

Contrat Ethias

Texte extrait du site officiel de l'AAM (<https://www.aamodels.be>)

L'assurance prise par l'AAM chez Ethias, pour ses membres affiliés, est une assurance contre les accidents sportifs en responsabilité civile. Elle vous couvre pour la pratique de votre sport favori en Belgique et à l'étranger (terrains AAM, VML, des fédérations étrangères, Cap Blanc-Nez, etc.).

Voyez le contrat avec ses conditions générales, ses conditions spéciales adaptées par un avenant en 2014, une réponse à une question. Voir aussi les recommandations de sécurité.

Elle couvre l'accident corporel que vous pourriez causer aux autres personnes, modélistes ou non, mais également à vous-même. Elle ne couvre pas les dégâts matériels que vous pourriez causer à du matériel sportif comme un autre modèle, des vêtements, des lunettes et des effets personnels appartenant à des sportifs assurés ou non, autres que les officiels dans l'exercice de leur fonction. Mais elle couvre les dégâts causés à une voiture, une toiture, etc. Outre les membres «pilotes», l'AAM paie un supplément afin de couvrir ses membres sympathisants. C'est généralement eux qui aident lors de manifestations club. De plus, toujours lors de manifestations, les bénévoles (personnes non affiliées à l'AAM) peuvent être assurés gratuitement (pour le club). Il vous suffit de m'envoyer un email m'indiquant la date de l'événement et le nombre de personnes non-AAM qui s'y activeront.

Depuis le 15/07/2014, l'AAM a souscrit une assurance "sportifs à l'essai". Ce contrat couvre les sportifs, non membres, qui effectuent une ou des séance(s) d'essai, préalable(s) à une éventuelle affiliation, dans le cadre des activités normales de l'AAM et/ou de ses clubs affiliés

§ 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 Liège Airport, 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 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 numéro de licence A.A.M de son propriétaire. De plus, le n° d'enregistrement de l'AAM à la DGTA en tant que « exploitant et représentant de tous ses membres » *BELmomv6noi0ylrk* doit également être visible. 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 peuvent être prioritairement réservés à la section drones FPV Racing (voir § 8.). Sans avis officiel préalable, la piste reste accessible à toutes les disciplines.
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. Le nombre maximum d'aéronefs à moteur(s) thermique(s) ou électrique(s) en vol simultané dans la zone de vol 1 est fixé à 4 (voir plan ci-dessous §7/21).
6. 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.
7. 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.
8. Un pilote souhaitant décoller ou atterrir doit en informer tous les autres pilotes (avion, planeur, drone et hélico) avant de procéder. Les aéronefs à l'atterrissage ont la priorité.
9. 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) En cas de vent de travers, et seulement dans ce cas bien précis, une exception peut être accordée par un membre du C.A. ou du C.S.
 - (b) 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.

10. Les pilotes dont les appareils sont en vol dans la zone de vol 1 doivent impérativement se trouver dans la zone de pilotage principale matérialisée par la petite clôture centrale se trouvant devant le local. Les pilotes doivent rester derrière cette clôture et peuvent se positionner sur toute sa longueur mais en veillant à pouvoir bien communiquer entre eux (voir en orange sur le plan §7/21). Cette disposition est valable quel que soit le sens de décollage.
11. Pour les pilotes hélico, un emplacement leur est réservé en bout de piste derrière la clôture de protection. Les groupes de pilotes veilleront toujours à bien communiquer entre eux (voir plan §7/21).
12. Un pilote planeur qui vole dans la zone 3 peut, s'il le désire, se décaler et se positionner du côté des tables en béton. Il veillera aussi à bien communiquer avec les autres pilotes (voir plan §7/21).
13. La présence d'un pilote ou d'un aidant sur la piste doit être limitée au temps nécessaire pour déposer ou reprendre un aéronef.
14. Lorsque plusieurs aéronefs volent simultanément, un passage au-dessus de la piste se fait obligatoirement et uniquement dans le sens des décollages/atterrissages.
15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. 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.
19. Sont également interdits :
 - (a) L'attaque simulée d'objets (voitures, vélo, moto, etc.) ou de personnes au sol.
 - (b) voler en revenant face au local, aux pilotes et au public.
 - (c) 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.
 - (d) Les évolutions 3D, les torque roll, ainsi que les vols stationnaires au-dessus de la piste sauf s'il est le seul aéronef en vol dans la zone de vol 1.
20. Lors de circonstances particulières (assemblées générales, réunions, manifestations particulières, travaux,...), le C.A. peut interdire les vols, l'accès à la piste et en déterminer la durée.
21. voir le plan des zones de vol ci-après



Si un pilote est seul à voler, il lui est alors conseillé de rester dans la zone de vol 1 même s'il s'agit d'un hélicoptère, d'un planeur ou d'un drone.

§8. Section drones – FPV Racing

1. A la demande préalable des pilotes FPV Racing, une réservation de la piste pourra toujours être obtenue prioritairement les samedis matins pour permettre 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). Tous les membres RHPA en seront automatiquement informés au plus tard le jeudi via le système news letter.
2. Si la piste a été réservée officiellement pour la section FPV Racing, les pilotes de drones auront toujours priorité pendant et uniquement pendant cette plage horaire.
3. La totalité de la piste peut être utilisée pendant cette période pour créer des circuits d'entraînements.
4. 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 §7/21).
5. Un membre de la section drones est choisi comme délégué et est le point de contact entre le C.A. et la dite section.
6. 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.
3. Le point 2 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. 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. les animaux sont tenus en laisse et leurs déjections éventuelles laissées sur le terrain ou les parkings doivent être ramassées et mises à la poubelle par leur propriétaire.
3. Il est obligatoire d'utiliser les poubelles pour le dépôt des déchets de toutes sortes (détritus, débris d'aéronef,..)
4. Chaque membre participe au tri des déchets en respectant l'organisation et la destination des poubelles.
5. Il est interdit de rouler en voiture sur la piste.
6. 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. peut décider d'exclure un membre. S'il s'agit d'un membre effectif, le CA peut proposer l'exclusion définitive du membre effectif concerné à la prochaine assemblée générale. Les mêmes mesures peuvent également être prises à l'égard d'un membre qui refuse d'obtempérer à une injonction d'un membre du C.A./C.S.
5. Un membre effectif 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.
6. 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.
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 (voir §14 .4)

§15. Dispositions d'application

1. Le présent règlement annule les précédents et entre en application à partir du 1 janvier 2022.
2. En payant sa cotisation, le membre s'engage automatiquement à respecter le présent règlement (§1/2)

Le Président

Christian ROLAND