

Règlement d'ordre intérieur

Le présent règlement est de stricte application.

Chaque membre ayant reçu un exemplaire dudit règlement, le conseil d'administration N'EN ADMETTRA PAS la méconnaissance comme excuse en cas de FAUTE GRAVE.

Les points non soulevés par ce règlement sont tranchés par le conseil d'administration.

ARTICLE 1: AUTORISATION DE VOL

Réservé aux porteurs de la carte de membre en cours de validité et ayant au minimum le brevet A.

Uniquement pour des invités via un membre du club

La présentation d'un document d'assurance en cours de validité OU une déclaration annuelle signée par le membre. (document disponible via un administrateur ou le site www.themosquitos.be).

Le modèle (avion ou hélico) doit être en bon état :

- Centrage correct dans tous les axes.
- Tous les éléments des accus doivent être soudés tant pour le récepteur que l'émetteur.
- Effectuer un test de portance de l'émetteur.
- Répondre aux normes sonores.
- L'emploi du système PCM se fait obligatoirement avec un failsafe sur la voie des gaz (mise au ralenti ou arrêt du moteur), lors de graves interférences le moteur doit passer automatiquement au ralenti ou à l'arrêt.

ARTICLE 2 : COTISATIONS

La cotisation doit être payée pour le 1er janvier :

cotisation pour l'année : 80 € et éventuellement 13 € pour frais d'inscription

membre junior (<18 ans), membre senior (>65 ans), membre handicapé : 42,5 € et éventuellement 13 € frais d'inscription

deuxième membre de la famille : 50 €

deuxième membre de la famille junior : 25 €

membre de soutien : 13 €

membre inscrits après le 31 août : 30 € de cotisation + 13 € frais d'inscription + 80 € de cotisation pour l'année suivante.

Un paiement entre le premier et le 31 janvier sera majoré de 5 €. Tout paiement effectué après le 31 janvier sera considéré comme un paiement pour un nouveau membre, c.à.d frais d'inscriptions de 13 € en sus et acceptation comme nouveau membre à la prochaine assemblée générale.

ARTICLE 3: VOL POUR VISITEURS OCCASIONNELS

1. Vol d'initiation (baptême de l'air)

Un seul vol d'initiation par personne par an est autorisé pour une personne non-membre, pour autant qu'il soit d'une durée maximale de 15 minutes avec un seul atterrissage. Le vol d'initiation se fera uniquement en double-commande et uniquement par un membre détenteur du brevet Instructeur.

Le membre invitant est responsable du comportement de son invité et des dégâts éventuels occasionnés à des "tiers".

2. Une invitation (pour non membre sachant voler) est autorisée sous les conditions suivantes :

- Uniquement les jours de semaine.
- Maximum 3 invités par membre par an.
- Le membre invitant contactera la veille un des administrateurs et communique le nom de l'invité.
- Le membre invitant est responsable du comportement de son invité et des dégâts éventuels occasionnés à des "tiers".
- La présentation d'un document d'assurance, en cours de validité, par l'invité (voir article 1).

3. Pour les enfants (0-16) de membres, le vol est autorisé sous les conditions suivantes:

- Exclusivement en double-commande avec un membre porteur du brevet INSTRUCTEUR .
- Le vol peut se faire tous les jours sauf le samedi après-midi, dimanche et jours fériés.

ARTICLE 4 : ACCESSIBILITE DU TERRAIN

Le terrain est accessible de 09h30 jusqu'au coucher du soleil sans dépasser 22h00.

Le dimanche et jours fériés de 13h00 jusqu'au coucher du soleil sans dépasser 22h00.

Aucune activité de vol ou préparation de vol n'est permise pendant la tonte du gazon. La tonte du terrain peut avoir lieu sans préavis.

Les visiteurs et non-membres se tiendront obligatoirement dans la zone de parking et ne peuvent accéder la piste de vol.

ARTICLE 5 : LE TERRAIN

Les zones ainsi que les axes de vols sont clairement indiquées sur le plan de l'infrastructure

- Le stationnement est interdit en dehors de la zone prévue à cet effet.
- Trois zones de débarquement et d'embarquement du matériel sont prévues sur le parking. Ces zones doivent être libérées au plus vite.
- Les seuls véhicules autorisés sur la piste sont ceux nécessaires à la maintenance du terrain.

ARTICLE 6 : UTILISATION DES FREQUENCES

Les fréquences sont gérées par le CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Les nouveaux membres seront, en accord avec le conseil d'administration, tenus à utiliser la fréquence imposée.

CHAQUE membre ne pourra utiliser qu'UNE SEULE fréquence sur le terrain. Au cas où une seconde fréquence serait utilisée (Max. 2), le membre perdra la priorité pour voler en faveur d'un autre membre qui utilise cette fréquence principale.

Chaque pilote est tenu d'afficher sa fréquence à l'endroit prévu à l'aide d'une "plaque de fréquence" faisant mention de sa fréquence et de son nom, et ceci AVANT d'allumer son émetteur.

Si un membre utilise une deuxième fréquence, il se procurera une "plaque de fréquence" supplémentaire. Pour les membres utilisant la bande des 2,4 Ghz un autocollant mentionnant cette bande sera ajouter sur la plaque de fréquence normale.

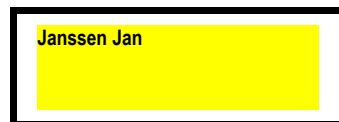
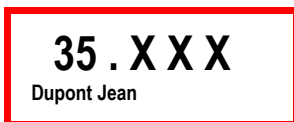
Durant toute la durée que le membre est présent sur le terrain pour y pratiquer son hobby, la "plaque de fréquence" restera affichée à la place prévue.

Si une fréquence est occupée par plusieurs pilotes, ceux-ci sont priés de se consulter afin de permettre à chacun de voler en toute sécurité.

Exemple dans la bande 35 Mhz

Exemple dans la bande 40 Mhz

Exemple dans la bande 2,4 Ghz



ARTICLE 7 : NOMBRES DE MODELES EN VOL - DECOLLAGES - ATTERISSAGES

1. Le nombre de modèles en vol est limité à:

Soit 5 avions, (dont maximum 2 thermiques).

Soit 5 hélicoptères (UNIQUEMENT hélicoptères).

Les avions et hélicoptères ne pourront en aucun cas voler en même temps. Si les pilotes de (moto)planeurs et pilotes d'hélicos arrivent à s'entendre, ils pourront envisager de voler ensemble (5 modèles confondus maximum) à condition de rester tous groupés pendant toute la durée du vol.

2. Lorsque plusieurs pilotes volent ensemble, ils doivent rester groupés aux endroits prévus (sauf pour les pilotes d'hélicoptères qui peuvent se disperser sur une ligne tout le long de la zone de vol).

3. Le comité compte sur la bonne volonté de CHAQUE membre afin que tout le monde puisse voler régulièrement avec son modèle (avion – planeur - hélicoptère).

4. Les décollages, atterrissages, low-pass axe de piste et les arrêts moteurs seront annoncés. Priorité est accordée aux atterrissages annoncés avant le dernier virage.

5. Un planeur en phase finale d'atterrissage aura toujours priorité sur tout engin motorisé. Une exception : un avion ayant des problèmes moteur est toujours prioritaire pour l'accès à la piste.

6. Les décollages et atterrissages d'avions se feront en respectant au maximum l'axe longitudinal de la piste.

7. Les hélicoptères doivent être portés vers la zone d'envol avant décollage, et devront, après atterrissage sur la zone d'envol, être portés vers la zone "starting & material".

8. Les pilotes feront évoluer leur modèle de manière telle que celui-ci ne puisse constituer un danger pour les engins en vol, les personnes et les biens. Tout vol doit être effectué devant soi, même par vent de travers.

9. Le vol 3D au-dessus de la piste se fera en accord avec tous les pilotes utilisant la piste.

10. Il est strictement interdit de survoler la zone des pilotes, la zone parking, les personnes se trouvant derrière le treillis, la route principale d'accès, le chemin de fer et la zone d'habitations.

11. L'utilisation du treuil ou sandow est autorisé et se fera en commun accord entre les modélistes. L'installation ne pourra gêner les autres pilotes quand on ne s'en servira pas.

ARTICLE 8 : BREVETS

Il est interdit de piloter un engin volant ou d'enseigner le pilotage sans brevet ad hoc. Les brevets peuvent être passés avec n'importe quel type d'avion (deux ou trois-axes), pourvu que les exécutions exigées soient respectées.

Types de brevets

- ☐ BREVET "A" ELECTRIQUE : BREVET REQUIS pour voler en solo avec un modèle électrique
- ☐ BREVET "A" THERMIQUE: BREVET REQUIS pour voler en solo avec un modèle électrique ou thermique
- ☐ BREVET INSTRUCTEUR " nécessaire pour l'enseignement du pilotage.
- ☐ BREVET "B" optionnel et reconnaît que le candidat est capable d'effectuer des figures acrobatiques.
- ☐ BREVET "H" (pas encore défini)

L'élève peut s'adresser à différents moniteurs pendant son écolage. L'enseignement de la technique de vol se fera obligatoirement en double-commande.

BREVET "A" ELECTRIQUE - THERMIQUE

But : montrer que le candidat maîtrise suffisamment son modèle pour voler de manière sécurisante et responsable

Exécution :

- 1) Le candidat est autorisé à exécuter un vol solo JUSTE AVANT de passer son brevet.
- 2) L'émetteur du candidat ne pourra être connecté en double commande.
- 3) Prise d'altitude de sécurité d'environ 40m après décollage ou lancé main.
- 4) Le candidat prévient le responsable quand il est prêt pour débiter le test.
- 5) Au signal du responsable, le moteur est arrêté (moteur électrique) ou mis au ralenti (moteur thermique).
- 6) Le modèle doit atterrir sur la piste sans remettre les gaz/électrons.

7) Cet exercice devra être exécuté 3x de suite avec le même modèle.

8) Le raté d'un exercice annule les précédents.

9) Le candidat est autorisé à passer 2 essais le même jour.

Contrôle : la présence d'un membre du comité ou d'un membre ayant le brevet instructeur et de 2 membres (détenteurs du brevet A) est obligatoire pour légaliser le brevet.

BREVET ' Instructeur ' a

But : montrer que le candidat maîtrise suffisamment la technique de double-commande afin d'amener un nouveau pilote à obtenir le brevet A
Conditions : le candidat devra être en possession du brevet "A".

Exécution: le candidat devra se montrer à la hauteur au sujet des points généraux importants qui vont de pair avec la construction et la préparation au vol (e.a. centre de gravité) d'un modèle.

Le candidat doit prouver qu'il peut solutionner toutes les situations d'urgences, qui sont la conséquence ou non d'une faute de l'élève, d'une manière sécurisante, en reprenant immédiatement le pilotage et en reprenant le contrôle du modèle. Pour cela il exécutera un vol en double commande avec un membre comme élève. Le membre fera volontairement 5 fautes (choisis dans une liste d'incidents possibles), qui devront être repris d'une manière sécurisante par le candidat instructeur, le modèle restera toujours sous contrôle.

Contrôle : la présence d'un membre du comité ou d'un membre ayant le brevet instructeur et de 2 membres (détenteurs du brevet A) est obligatoire pour légaliser le brevet.

Remarques:

En obtenant le brevet d'instructeur, il s'engagera par ce fait à enseigner le pilotage avion sur base volontaire aux membres qui lui en feront la demande, dans la mesure de sa disponibilité.

Chaque membre prenant un élève en charge se fera un honneur de vérifier le bon état et le bon fonctionnement de l'avion d'écolage, ceci au moins avant le premier vol de la séance d'écolage.

BREVET ' B ' a

But : montrer que le candidat est capable d'effectuer des figures acrobatiques

Conditions : le candidat doit être en possession du brevet "A"

Exécution :

1. Décollage réaliste et rectiligne, montée progressive à environ 40m.
2. Exécuter un huit à plat.
3. Une boucle simple (looping) dans l'axe de piste devant le pilote.
4. Un renversement gauche ou droit (annoncé).
5. Un tonneau axe de piste devant le pilote.
6. Un passage dos dans l'axe de piste sur toute la longueur du terrain.
7. Un speedless (demi-tonneau/demi looping) axe de piste.
8. Une approche en rectangle (2x90_/panneaux) réaliste et rectiligne.
9. Un atterrissage réaliste sur la piste.

Contrôle : la présence d'un membre du comité ou d'un membre ayant le brevet instructeur et de 2 membres (détenteurs du brevet A) est obligatoire pour légaliser le brevet.

ARTICLE 9: NUISANCE SONORE

Il y a obligation des membres à soumettre leur(s) modèle(s) (anciens ou nouveau) à une mesure de bruit.

Aucun appareil ne sera autorisé à voler sur le terrain s'il émet un bruit supérieur à 86 dB.

La mesure de bruit se fera d'après les dispositions de la circulaire (<http://www.mobilite.fgov.be/data/aero/gdf>).

Le rodage d'un moteur ou le réglage se fera dans une zone éloignée des pilotes et en respectant la limite sonore des 86 dB.

Les fusées autopropulsées et les jets à réacteur thermiques sont interdits.

ARTICLE 10: RESPONSABILITE

Tous les membres sont encouragés à faire respecter le présent règlement, afin de préserver l'existence de notre club.

Tout membre est responsable pour le terrain et les incidents éventuels.

Tous les membres seront tenus d'emporter leurs déchets de modèles ou autre, papier, bouteilles, etc.

En cas d'atterrissage forcé ou de "crash" dans les champs, la récupération du matériel doit se faire avec le moins de personnes possible et en respectant les cultures.

IMPORTANT : Dans les cas cités ci-dessous il faut dans la mesure du possible atterrir IMMEDIATEMENT avec des avions électriques et thermiques – hélicoptères (cette règle n'est pas d'application pour des planeurs à haute altitude).

a) Lorsque des chasseurs pénètrent dans les champs ou les chemins avoisinant le terrain.

b) Lorsque des cavaliers à cheval utilisent les champs et les chemins avoisinant le terrain.

Si l'on essaye d'atterrir et que malgré cela il y a possibilité de déranger ces personnes il FAUT renoncer à atterrir et reprendre un maximum de hauteur afin de créer un minimum de nuisance sonore.

ARTICLE 11: IDENTIFICATION DES AVIONS ET HELICOPTERES

Tout membre est tenu d'équiper tous ses modèles d'un label d'identification.

Exemple de label

NOM Prénom

ou

NOM Prénom

N° téléphone

N° licence AAM/VML

Adresse

ARTICLE 12: PROCEDURE DE SANCTIONS

La communication ouverte est LE principe de base au sein de notre club.

Chaque membre évitera les problèmes.

Des sanctions graduelles peuvent être prises par le conseil d'administration :

- Un avertissement/rappel à l'ordre écrit, dans un premier temps.
- Une interdiction de vol temporaire en cas de récidive.
- Si le membre persiste dans son refus de respecter le présent règlement, une exclusion temporaire décidée par le conseil

d'administration ou définitive proposée à l'assemblée générale du club.

Dans l'urgence, le(s) membre(s) du conseil d'administration présent(s) peuvent toujours prendre une décision provisoire, qui sera débattue lors de la prochaine réunion du conseil d'administration.

ARTICLE 13: DEONTOLOGIE POLITIQUE ET HOBBYISTE

Toutes provocations linguistiques ou autres seront évitées sous peines de graves sanctions.

Les suggestions et critiques constructives sont les bienvenues, mais seul le règlement fait autorité. Ces suggestions et critiques seront traitées lors du conseil d'administration suivant .

INTRASTRUCTURE DU TERRAIN

