



Règlement d'ordre intérieur RCLM – octobre 2021

1. Accès au terrain

L'utilisation du terrain est réservée aux membres adhérents et effectifs du RCLM en ordre de cotisation. Avec l'accord du comité, des membres AAM d'autres clubs peuvent occasionnellement y faire évoluer leurs modèles.

A des fins de contrôle, les cartes RCLM, AAM, la liste des modèles avec leur niveau de bruit et le brevet élémentaire sont susceptibles d'être demandés.

Chaque membre peut être accompagné d'un non-membre âgé de 10 ans au moins. Une dérogation concernant le nombre de personnes et l'âge peut être accordée par le comité.

Il est possible d'organiser des visites du club à l'intention d'une ou plusieurs personnes avec l'accord du comité.

Les chiens sont tolérés à condition de n'occasionner aucun désagrément pour les personnes présentes. En cas de demande, ils devront être tenus en laisse ou confinés dans une voiture.

Les vols ne sont autorisés qu'entre le lever et le coucher du soleil et entre 7h et 22h, la plus restrictive de ces conditions prévalant. Selon le moment et le jour, des prescriptions particulières en matière de bruit sont à respecter, qui sont détaillées en annexe.

La tonte et l'entretien du terrain ont priorité sur les vols. Pendant ces périodes, il y a lieu de respecter les injonctions du préposé et/ou du comité.

L'essai et le rodage des moteurs se feront à côté du chalet afin de ne pas perturber les pilotes.

2. Avant le vol

Pour la mise en route, les modèles seront rangés sur le parking le long des clôtures. Les modèles thermiques seront immobilisés de manière adéquate. Les modèles électriques pourront être simplement dirigés vers la clôture.

Les pilotes qui utiliseraient encore un système à fréquence dédiée (35, 40, 72,...MHz) s'assureront qu'ils sont seuls à travailler sur leur fréquence.

Les pilotes de modèles thermiques veilleront à ce qu'aucun carburant ne soit déversé sur l'herbe pendant le remplissage du réservoir.

Pendant le taxiage, le pilote retiendra son modèle par la dérive ou d'une quelconque autre façon.

S'il n'y a pas de modèle en vol, le pilote voulant décoller se place à l'endroit et choisit la piste qui lui conviennent le mieux, compte tenu du vent, du soleil et des caractéristiques de son appareil. S'il y a un ou plusieurs modèles en vol, tout pilote supplémentaire se joindra obligatoirement aux pilotes en activité en leur demandant l'autorisation de décoller. Il devra utiliser la même piste et faire évoluer son appareil dans le même sens (pas de survol de la piste à contresens). Si ces contraintes ne lui conviennent pas, il attendra la fin des vols en cours.

Le nombre de modèles en vol est limité à 5.

Les drones et hélicoptères ne sont pas prioritaires. Ils doivent décoller et atterrir sur les parties de piste non utilisées par les avions et occuper une partie de l'espace aérien qui ne gêne ni le vol ni les décollages/atterrissages des avions.

3. Pendant le vol

Il est essentiel que tous les pilotes soient regroupés au même endroit (le «carré» des pilotes), afin que chacun puisse informer les autres de ses intentions ou problèmes éventuels. Tout modéliste ne respectant pas cette prescription sera considéré comme fautif en cas de collision ou accident et tenu de dédommager la victime.

L'espace de vol est régi par la DGTA. Il est toujours limité à un cylindre vertical dont l'axe passe par le centre du terrain (conventionnellement l'intersection des deux pistes), dont le rayon vaut 400 m et la hauteur 120 m en temps normal et 200 m avec dérogation. Dans le cas du RCLM, cet espace est réduit en direction de la route Gentinnes-Mellery et à l'est. [Un schéma détaillé](#) est affiché au chalet et disponible sur le site web du club.

Il est interdit de voler:

- lorsque la visibilité est inférieure à 400 m,
- à proximité des nuages et à fortiori dans ceux-ci,
- au-dessus du parking, du chalet et du chemin agricole lorsque des personnes ou des véhicules y circulent,
- en poursuivant des oiseaux.

Notre petite piste étant perpendiculaire à la zone de vol autorisée, il est permis de sortir de cette zone pour décoller et atterrir sur ladite piste. On veillera cependant à s'approcher le moins possible de la route Gentinnes-Mellery pendant ces manœuvres.

Si un aéronef habité (avion, planeur, ULM, hélicoptère, ballon,...) s'approche du terrain, tous les modèles en vol doivent descendre à une altitude nettement plus basse que cet aéronef, même si celui-ci vole en-dessous de l'altitude minimum qui lui est permise.

En cas d'accident ou d'atterrissage forcé hors piste, une seule personne est autorisée à aller récupérer le modèle. Elle veillera à endommager le moins possible les cultures et évacuera tous les déchets éventuels. Si l'appareil n'est pas retrouvé, le propriétaire en avisera le club afin que celui-ci prenne toutes mesures souhaitables.

4. Après la séance de vol

Chacun emportera ses déchets (papiers, restes de nourriture, débris d'avion,...)

Le dernier membre à quitter le terrain veillera à:

- remettre la manche à air et tout autre matériel du club qui se trouverait encore à l'extérieur,
- fermer le chalet à l'aide du cadenas après s'être assuré que toutes les fenêtres sont fermées,
- refermer la barrière.

5. Sanctions

Les membres négligeant de respecter un point du règlement qui leur a été rappelé par deux membres du comité verront leur infraction dénoncée publiquement.

Après trois infractions, le comité refusera de renouveler l'inscription du membre adhérent et convoquera pour audition le membre effectif fautif (éventuellement accompagné d'une personne de son choix). A l'issue de celle-ci, le comité décidera s'il y a lieu ou non de proposer la radiation à la prochaine assemblée générale.

6. Références

Le présent règlement est basé sur les documents officiels suivants.

- Arrêté du Gouvernement wallon déterminant les conditions intégrales des activités de modélisme à moteur thermique (souvent appelé «Norme intégrale»). [Moniteur belge 15/03/2003](#).
- Circulaire [GDF-01 de la DGTA](#).
- Articles complémentaires au [règlement d'ordre intérieur d'un club associé à l'AAM](#).

Ces documents sont disponibles sur le site de l'AAM. Un lecteur attentif pourra constater qu'il y a parfois des contradictions entre eux, qu'on a essayé de surmonter au mieux.

Annexe 1: Périodes de jour et de transition

La période dite de jour s'étend de 7 à 19h.

La période de transition s'étend de 6 à 7h et de 19 à 22h.

Pour l'application des règles concernant le bruit, les dimanches et jours fériés sont assimilés dans leur entièreté aux périodes de transition.

Annexe 2: Bruit des modèles

Avant de prendre l'air pour la première fois, tout modèle doit être mesuré par un responsable du RCLM désigné à cet effet et muni d'un sonomètre calibré.

La mesure se fait à une distance de 7 m, perpendiculairement au fuselage. Le modèle est supposé tenu à une hauteur de 1 m au-dessus du sol. Les gaz doivent être poussés à fond.

Pour que le modèle soit autorisé à voler en période de jour, la mesure doit être inférieure ou égale à 85 dBa. Pour qu'il puisse voler en période de transition ou assimilée, la mesure ne peut pas excéder 80 dBa.

Il y a lieu de faire remesurer le modèle après toute modification susceptible d'influencer le bruit (moteur, hélice, silencieux,...).

Annexe 3: Vol simultané de modèles thermiques

On considère que, lorsque plusieurs modèles thermiques volent ensemble, c'est la somme des puissances de bruit qui doit être inférieure ou égale aux limites citées. Cette règle est simple conceptuellement mais difficile à mettre en œuvre lorsque les puissances de bruit sont exprimées en dBa (sauf à disposer d'un petit programme de calcul). Il y a cependant quelques cas simples:

- un modèle dont le bruit correspond à 85 dBa doit toujours voler seul,
- deux modèles dont le bruit vaut 82 dBa peuvent voler ensemble car doubler la puissance revient à ajouter 3 dBa, ce qui donne 85 dBa,
- de même quatre avions à 79 dBa pourraient voler ensemble,
- un tableau inséré dans le plan de la zone de vol donne d'autres exemples mais suppose toujours que les modèles ont des niveaux de bruit identiques.

On retiendra en résumé que tous les «gros» avions thermiques, dont le bruit est généralement proche de 85 dBa, doivent voler seuls et que les «petits» (comme des «glow» 4 temps de moins de 10 cc) peuvent éventuellement voler à plusieurs.