

Règlement d'ordre intérieur

Généralités:

Par le paiement de votre cotisation à BiGGS vous déclarez avoir pris connaissance et être d'accord avec le règlement interne. L'ignorance ne peut jamais être une excuse pour un comportement inapproprié ou dangereux. Vous ne pouvez participer aux activités de vol qu'après le paiement des sommes dues.

Les mineurs doivent faire signer le règlement par un parent ou un tuteur, précédé de la mention: "lu et approuvé"

Chaque pilote doit posséder une assurance couvrant les risques d'aéromodélisme et pouvoir la présenter aux membres du comité BiGGS ou du club hôte à chaque rencontre. Pour les Belges une carte d'affiliation à l'AAM ou VML est suffisante, pour les Français de la FFAM et les Allemands la DMFV ou DAEC. Nous conseillons à tous d'apporter une copie de l'assurance familiale aux rencontres BiGGS.

Rencontres et autres activités:

Des règles de vol bien définies concernant les brevets, l'espace aérien, les émetteurs, poids maximum, nuisance auditive, FPV etc n'ont pas de place dans ce règlement parce que les membres de BiGGS viennent de différents pays et les terrains hôtes employés ont souvent des règles différentes. Le club hôte est responsable pour toutes les activités sur son terrain, les annexes et dérogations temporaires de l'espace aérien. Le club hôte tiendra BiGGS au courant des limitations de vol et celles-ci seront affichées sur notre site web et/ou mentionnées pendant le briefing journalier, chaque pilote ou son tuteur est responsable de respecter ces limitations. Le comité BiGGS n'a pas de moyens pour mesurer les positions, distances et altitudes et ne peut être porté responsable d'infractions aux restrictions locales ou nationales.

Au cas où un danger réel envers des personnes ou biens surgit, tout membre a l'obligation d'agir immédiatement, d'apporter de l'aide, d'essayer de parer au danger et d'informer le comité BiGGS concernant les irrégularités constatées.

Afin d'assurer la sécurité et l'agrément des vols, le comité prévoit des sanctions par nécessité pour assurer le bon déroulement des rencontres. Ces sanctions sont des sommations, suspensions, exclusion temporaire ou définitive. Le pas vers ces sanctions ne sera pris qu'après la non complaisance des consultations préalables. Des sanctions seront toujours signifiées par au moins deux membres du comité. BiGGS n'a évidemment pas l'intention de jouer à la police, mais veut prendre sa responsabilité pour intervenir en cas de mauvaise conduite afin que chaque rencontre se passe de façon agréable pour tout le monde et en toute sécurité.

Avant chaque vol un pilote doit mettre en question son état physique et mental pour pouvoir voler en toute sécurité. En cas de doute le comité BiGGS peut demander de ne pas voler, ou uniquement en double commande à côté d'un pilote expérimenté.

BiGGS ne peut être tenu responsable d'un quelconque dommage aux biens ou personnes. Cela est aussi applicable pour des dommages autour du terrain et sur le camping. Les dommages encourus au cours de collisions en l'air ou pendant les remorquages sont toujours au compte propre et sauf faute grave ou négligence, ne peuvent faire objet à des dédommagements par BiGGS ou par l'autre pilote concerné. Les collisions en l'air font partie des risques du sport. Les dommages aux personnes ou biens ne participant pas au Traffic d'aéromodélisme tomberont toujours sous la responsabilité du pilote qui a causé les dommages. Les aéronefs doivent obligatoirement être toujours parqués dans leurs zones dédiées. Les aéronefs parqués dans leur zone ne sont pas considérés comme participant au Traffic aérien.

Voler avec BiGGS n'est autorisé qu'après avoir participé au briefing journalier ou après en avoir demandé un chez un membre du comité. Cela est valable aussi bien pour les membres à part entière, les membres pour un jour ou pour les pilotes hôtes de BiGGS. Il faut toujours voler conformément aux convenances et avec beaucoup de bon sens afin d'éviter aux maximum des risques pour les personnes ou biens. La trajectoire anticipée de Traffic aérien grandeur croisant l'espace aérien doit toujours être libéré au plus vite, et leur trajectoire sera clairement communiquée aux pilotes dans et autour du BiGGS Box.

Chaque pilote est tenu à respecter le système de garde des fréquences du club local. En cas de double emploi d'une fréquence, les membres concernés s'entendront en parfaite harmonie pour établir un usage équitable.

Chaque pilote est responsable de l'état technique et des autorisations nécessaires pour son appareil et pour son pilotage. En cas de doute de fonctionnement correct, l'appareil restera au sol. En cas de doute sérieux concernant l'état technique d'un modèle, il peut être exclu de vols. BiGGS ne peut être tenu responsable si quelqu'un vole avec un modèle qui par après a prouvé ne pas être techniquement en ordre de marche. Les vols d'essais avec des aéronefs neufs ou réparés ne peuvent avoir lieu qu'après autorisation explicite du comité BiGGS.

BiGGS s'assure que en cas de trafic intense, il y'aura toujours un chef-piste au BiGGS Box. Celui-ci est reconnaissable à sa veste fluoessante et il assiste le trafic aérien comme convenu au briefing et dans ce règlement interne. Il est clairement convenu qu'un chef-piste, sauf négligence personnelle grave, ne peut être tenu responsable en cas d'accidents. Les chefs-piste seront désignés par le comité BiGGS. En cas de trafic intense il est désirable qu'une deuxième personne s'occupe du ramassage des cables et de leurs accouplements aux aéronefs. A chaque rencontre le comité peut désigner n'importe quel membre pour assumer cette tâche. Un pilote reste toujours responsable de son aéronef, indépendamment des suggestions faites par le chef-piste. Il peut toujours sous sa propre responsabilité décider de négliger les conseils du chef-piste.

En dehors des activités d'une rencontre BiGGS, le club hôte est souvent autorisé à voler avec ses membres. Pour bien définir les périodes d'activité BiGGS, elles seront toujours annoncés pendant le briefing et leur fin sera clairement signalé au BiGGS Box. En dehors des activités

BiGGS, des vols ne seront possibles qu'après commun accord et d'après les règles et la responsabilité du club hôte.

Le survol à basse altitude ou les acrobaties au-dessus du terrain ne pourront être effectués qu'après consultation préalable avec le chef-piste. Les survols bas au-dessus du public, le camping, la cantine, aéronefs au parking ou tout autre obstacles sont interdits. Toutes ces manœuvres tombent sous la responsabilité du pilote.

Le pilote qui perd le contrôle de son appareil doit immédiatement avertir à haute voix les autres, pour signaler le danger et pour faciliter la retrouvaille d'un aéronef qui finit en dehors du terrain.

Le ramassage d'aéronefs ou câbles de remorquage doit se faire rapidement mais prudemment et l'aire doit être dégagée au plus vite. Pour cela les instructions du chef-piste doivent être rigoureusement suivies. La récupération d'aéronefs et ce câbles dans les terrains avoisinants doit être fait avec un minimum de personnes afin de réduire au maximum les dommages aux cultures.

Les planeurs ont priorité sur les remorqueurs à l'atterrissage. Les modèles au décollage doivent céder la priorité aux modèles à l'atterrissage.

Les circuits des remorqueurs et des planeurs doivent être libérés au maximum pour les décollages et atterrissages de ces aéronefs.

L'écoute des variomètres doit se faire avec des écouteurs afin de ne pas distraire les autres pilotes.

Pendant les rencontres les pilotes s'abstiendront de mauvaise conduite et se comporteront en bon père de famille sur le terrain du club hôte. Nous prendrons soin les terrains et ne laisserons pas d'ordures sauf dans les endroits prévus à cet effet. Nous éviterons autant que possible tout inconvénients. Les animaux domestiques ne sont autorisés sur les campings que s'ils sont totalement inoffensifs et autorisés par le club hôte. Ces animaux seront toujours tenus en laisse sur le terrain de vol (si autorisé par le règlement du club hôte).

Pilote hôte

Le terme de "pilote hôte" s'applique à tous les pilotes qui ne sont pas membres de BiGGS mais font partie du club où l'événement se déroule. Les pilotes hôte doivent s'en tenir aux mêmes règles que nos membres: s'inscrire d'avance pour la rencontre et se déclarer d'accord avec tous les aspects de ce règlement interne et du manuel de vol BiGGS. Les membres du club hôte sont exonérés de contributions pour cette rencontre.

Pilote de jour

Un "pilote de jour" n'est ni membre de BiGGS, ni du club hôte. Les pilotes de jour doivent se tenir aux mêmes règles que nos membres, s'inscrire d'avance pour la rencontre et se déclarer d'accord avec tous les aspects de ce règlement et du manuel de vol BiGGS. Les pilotes de jour

payent une cotisation de 5 euros par jour pour participer aux activités de vols chez BiGGS. L'emploi des facilités camping n'est pas inclus dans cette somme.

Sécurité

Points d'attention pour modèles et modes d'opérations recommandés sont décrits dans le "sleehandboek voor modelvliegers" de Richard Branderhorst (uniquement en Néerlandais et épuisé mais consultable via les membres du conseil BiGGS) et le manuel de vol BiGGS. Nous recommandons à tous ceux qui participent aux vols BiGGS de connaître et d'appliquer le contenu de ces documents.

La programmation d'un fail-safe sur les moteurs des remorqueurs est obligatoire. En cas de perte de signal le moteur doit ou bien s'arrêter, ou bien revenir au ralenti. Tout remorqueur doit être équipé d'une alimentation électronique double afin de garantir le contrôle de l'appareil en cas de perte d'une batterie.

Légalité

En cas de contestations de situations n'étant pas prévus dans les statuts ni dans le règlement interne, les membres du conseil BiGGS trancheront, éventuellement après concertations avec les dirigeants du club hôte.

Tout comme le manuel de vol, ce règlement interne est un document dynamique qui à chaque inscription doit être accepté par chaque membre ainsi que membre hôte ou son tuteur.

Cette traduction du règlement d'ordre interne sert uniquement à faciliter la compréhension pour les francophones. En cas de litige, seule la version néerlandaise de ce document est valide.