

ASSOCIATION D'AEROMODELISME, A.S.B.L. (A.A.M.)

**ARTICLES COMPLEMENTAIRES AU REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR
D'UN CLUB ASSOCIE A L'A.A.M.¹**

PREAMBULE

Ce règlement couvre la pratique de l'aéromodélisme sur tous les terrains reconnus par l'Association d'Aéromodélisme. Loin de vouloir entraver la liberté des pratiquants aéromodélistes, il se veut au contraire assurer la sauvegarde de la pratique de notre sport de loisir et de compétition, en définissant le cadre général au sein duquel la pratique de l'aéromodélisme peut s'exercer. Il assure notamment le respect des dispositions qui sont prévues par nos diverses autorités de tutelle, principalement l'Administration de l'Aéronautique, la Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGRNE) de la Région Wallonne et l'Institut Belge des Postes et Télécommunications (IBPT).

Par son adhésion au club et le paiement de sa cotisation, chaque membre du club s'engage au respect du présent règlement, sur tout le territoire de la Région Wallonne. Par sa signature, le membre reconnaît avoir pris connaissance du règlement et vouloir en appliquer toutes les prescriptions le concernant.

ARTICLE 1 - DISPOSITIONS GENERALES.

Chaque année, le Conseil d'Administration de chaque club établit la liste des membres chargés de faire respecter le règlement en vigueur sur le terrain. Ceux-ci sont chargés d'adresser tant au(x) pilote(s) qu'au public toute remarque ou rappel à l'ordre en cas de violation dudit règlement. Les décisions à prendre seront de la compétence du ou des responsables présents, et s'il y a lieu, seront confirmées par le club en application de l'article 8.

ARTICLE 2 - LE TERRAIN DE VOL ET SES ACCÈS.

A. DISPOSITIONS GENERALES.

En matière de terrain de vol et de leur(s) accès, les membres des clubs respecteront les normes et recommandations imposées par l'Administration de l'Aéronautique (CIR/GDF-01 0 05-94). Celle-ci fixe, pour les catégories concernées, le cadre général des implantations de terrains réputés adéquats pour l'exercice de notre sport, et plus particulièrement les articles 9

¹ *Les aspects généraux du présent règlement ont été approuvés par la Commission environnement de l'AAM, en sa réunion du 15 mai 1998. Les modalités de mesure du bruit émis par les modèles ont été finalisées le 11 décembre 1998. Le conseil d'administration de l'A.A.M. a approuvé l'ensemble pour diffusion aux clubs affiliés en date du 5 mars 1999.*

(conditions d'évolution des aéromodèles), 10 (aéromodèles de catégorie 2) et 11 (alinéa 1 – exigences concernant les terrains, alinéa 2 – règlement de vol, alinéa 3 – premiers secours) de cette circulaire.

B. CIRCULATION DE VEHICULES.

Les membres veilleront à ne pas entraver la circulation et respecteront les règles de police en vigueur. Ils s'assureront de ne pas entraver les accès au terrain pour les véhicules de secours, ainsi que la libre circulation des riverains et de leurs véhicules.

C. EMBLACEMENT DES VEHICULES.

Si un emplacement de parking est prévu, chaque membre ou visiteur veillera à utiliser celui-ci, tout en respectant les dispositions de l'article 2 A.

D. EMBLACEMENT DES MODELES.

Par mesure de sécurité, les pilotes utiliseront pour la préparation de leurs modèles uniquement les endroits prévus à cet effet. Ces endroits ne pourront empiéter sur les zones destinées au décollage et à l'atterrissage, ainsi que les zones de sécurité imposées par la configuration des lieux.

E. CONTRÔLE DES MODELES.

Avant chaque décollage, afin d'éviter tout incident, il est nécessaire d'effectuer une vérification sérieuse des différents organes de l'aéromodèle, de la bonne marche et du temps de réponse de toutes les commandes, ainsi que des réglages du ou des moteur(s).

F. ZONES D'EVOLUTION DES MODELES RADIOCOMMANDES.

Dans la disposition au sol des pistes d'envol, ainsi que dans la désignation des espaces d'évolution des modèles, le club se conformera à toute mesure requise par les autorités locales, l'Administration de l'Aéronautique et la DGRNE.

Le sens d'utilisation de la piste sera choisi en fonction du vent. En cas de vent nul, la piste et le sens d'utilisation de celle-ci seront désignés par un des responsables présents.

Un plan précis des zones d'évolutions sera disponible au terrain pendant les périodes de vol. Les dirigeants du club veilleront à tout moment au respect de ces dispositions.

G. HORAIRE D'EVOLUTION DES MODELES.

Le club affichera sur le terrain les horaires de vol autorisé en tenant compte des recommandations et/ou limitations imposées par les autorités compétentes.

H. ZONES RESERVEES AU PUBLIC.

Le club désignera et délimitera sur le terrain les zones réservées au public. Si nécessaire, celles-ci seront protégées par des dispositifs adéquats en fonction des lieux. De même, dans sa définition des zones de vol, le club tiendra compte des zones réservées au public, zones dont le survol sera strictement interdit.

I. LOCAUX ET ABRIS.

Le club s'engage à respecter les dispositions locales et régionales en matière d'aménagement du territoire, notamment le type d'implantation (permanent ou mobile) de ses installations.

ARTICLE 3 - CATEGORIE DE MODELES ET IMMATRICULATIONS.

En matière de définition des catégories de modèles, les membres reconnaissent qu'ils suivent les recommandations de la circulaire de l'Administration de l'Aéronautique (CIR/GDF-01 0 05-94), qui règle l'exercice de notre sport et plus particulièrement les articles 3 «Catégorie des aéromodèles» et 4 «plaque d'identification». Cette dernière précise que tout aéromodèle, télécommandé ou non, doit être dûment immatriculé. Pour les modèles de dimensions usuelles de la catégorie 1 et tous les modèles plus grands, l'immatriculation du modèle doit être réalisée par l'apposition du numéro d'immatriculation, constitué de la façon suivante : OO (Pour Belgique) -A (Pour Association d'Aéromodélisme)², l'initiale du patronyme suivi du n° d'ordre d'inscription dans le fichier des membres de l'A.A.M. Les modèles de compétition destinés au vol d'intérieur et les maquettes exactes de compétition peuvent déroger à cette règle, tout en respectant les dispositions du code FAI.

Par exemple, pour le membre Pierre Tournesol : OO-AT999

La hauteur recommandée des lettres et chiffres est de 25 mm minimum.

Selon la disposition et le dégagement du terrain, l'Administration de l'Aéronautique peut autoriser un club qui pratique le vol radiocommandé, à faire évoluer occasionnellement certains types d'appareils spéciaux, en plus de ceux prévus par le code international F.A.I. Section 4, et ceux de la catégorie 2 repris dans sa circulaire à l'article 3.3. De telles dérogations requièrent l'approbation de l'A.A.M. et peuvent impliquer que des dispositions particulières soient prises pour assurer en toute sécurité les évolutions de ces modèles. Il incombe aux dirigeants de clubs de faire respecter ces dispositions et de

² Une immatriculation équivalente est prévue pour la partie flamande du pays (où l'aéromodélisme est régi par la Vereniging voor Modelluchtvaartssport ou V.M.L.). Elle est du type OO-V, suivi de l'initiale du patronyme et du numéro de membre dans le fichier de la VML. EX. OO-VV999. Une telle immatriculation est valable sur tous les terrains des clubs de l'A.A.M.

vérifier que ces modèles sont en concordance avec les normes de la couverture d'assurance de l'A.A.M..

ARTICLE 4 - RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT.

Afin d'assurer le respect de l'environnement, aucun modèle muni d'un moteur à combustion interne ne pourra être mis en œuvre sans être équipé d'un dispositif silencieux efficace. Seules des organisations de compétitions nationales ou internationales couvrant des durées strictement limitées pourront donner lieu à la demande d'une dérogation en cette matière. Il est bien entendu que pendant ces concours, les normes de bruit imposées par la Fédération d'Aéronautique Internationale doivent être de stricte application.

A. MESURE DU BRUIT.

Considérations générales

Tout club associé à l'A.A.M. impose à ses membres le respect des dispositions en matière de contrôle des nuisances sonores en application des normes fixées par la DGRNE (voir annexe 1). Les règles à observer sont les suivantes :

- tout modèle doit être soumis à une mesure du bruit émis, dans des conditions standard (modèle à env. 1 – 1.2 m au dessus du sol, sol herbeux, appareil de mesure à 7 mètres, moteur tournant à plein régime). Pour les hélicoptères les mesures doivent être effectuées en vol stationnaire, à environ 1.2 – 1.5 m d'altitude.
- la mesure sera effectuée à bonne distance de tout obstacle pouvant réfléchir le bruit, le modèle étant monté sur un statif non réfléchissant. L'orientation du modèle par rapport au sonomètre sera déterminée pour obtenir la lecture maximale. Le niveau d'émission mesuré à 7 mètres ne pourra en aucun cas dépasser 86dB(A)
- les périodes de vol des modèles ne se situent jamais ni avant le lever, ni après le coucher du soleil. À moins de dispositions particulières, les périodes de transition couvrent en principe les soirées, à partir de 19h, et l'entièreté des dimanches et jours fériés
- pour chaque terrain de vol, il est fixé un nombre maximal d'appareils simultanément en vol, en fonction des conditions locales de l'environnement (distances aux premiers quartiers d'habitation, etc.). Ce nombre ne pourra pas dépasser 5.
- à l'exception des dérogations prévues à l'article 7, une fois que le nombre maximal d'avions autorisés à évoluer simultanément a été déterminé, il est interdit de laisser évoluer des avions plus bruyants, même en nombre plus restreint.

La définition des périodes de jour et de transition se trouve à l'article 54 du règlement général sur les permis d'environnement de la Région Wallonne, à savoir :

- Période de jour : de 7.00 à 19.00 h en semaine, samedi compris.
- Période de transition : de 6.00 à 7.00 et de 19.00 à 22.00 , en semaine, samedi compris, ainsi que le dimanche toute la journée

Les périodes de vol telles que définies par l'Administration de l'Aéronautique sont quant à elles déterminées par les heures de lever et de coucher du soleil. Ces périodes

recouvrent donc éventuellement les périodes de transition définies plus haut. Elles sont à respecter dans tous les cas.

Afin de mesurer les nuisances sonores, les clubs doivent contrôler le niveau de bruit émis par tout modèle destiné à évoluer à partir de son terrain, au moyen d'un sonomètre de type approuvé et contrôlé par la Commission Environnement de l'A.A.M. La mesure sonore s'effectuera lors de la première présentation du modèle au terrain, en ordre de vol. Cette mesure devra être répétée lors de toute modification significative de l'unité de propulsion et ou du silencieux du modèle, ou à la demande d'un responsable du club. Elle sera également répétée lorsqu'un membre rejoint un club avec des modèles qui ont déjà été approuvés par un autre club. Chaque club se voit attribuer l'autorisation de faire évoluer un nombre maximal de modèles atteignant chacun un niveau sonore maximum donné, en fonction des tables en annexe 2. Les valeurs en annexe 2, tableau A sont d'application pour l'année 1999 (règle 50-45).

Chaque club peut au cours de deux week-end par an organiser des rencontres ou compétitions au cours desquelles les limites de bruit imposées par la proximité des riverains peuvent être dépassées, sans toutefois dépasser les 86 dB(A) (norme FAI) pour chaque modèle. L'organisation de telles manifestations doit être annoncée aux autorités au moins un mois à l'avance, et affichée au panneau de conformité à l'entrée du terrain.

Dégressivité

La Région Wallonne a déterminé des limites supérieures de bruit « à l'immission³ » que peuvent provoquer des installations diverses. Notre préoccupation doit en principe être de ne pas produire au niveau de nos riverains des niveaux d'immission supérieurs à ces normes (voir annexe 1, zone d'habitat). Les textes parlent de 50 dB(A) en période de jour, et de 45 dB(A) en période de transition (soit les soirs et jours fériés (en abrégé la règle 50-45). Étant donné le caractère fortement tonal du bruit émis par nos moteurs, une réduction additionnelle de 5dB(A) doit en principe être appliquée (soit la règle 45-40). Il est cependant entendu que nous ne devons nous conformer à la règle 45-40 dB(A) (voir annexe 2, tableau B) que d'ici le début de 2002. D'ici là, nous bénéficions d'une période d'adaptation : on se référera à la tolérance du niveau brut, non pénalisé (soit 50-45), jusque fin 2001. Au 1^{er} janvier 2002, nous devons avoir restreint nos émissions sonores de 5dB(A) supplémentaires. Il est recommandé de tenter dès à présent d'accéder aux normes de 2002 (voir annexe 2, tableau B). Il appartient au club de définir sa politique de dégressivité d'ici le 1-1-2002.

Mode d'emploi du tableau

1. Se référer à la carte de situation de la zone de vol et la première habitation ; déterminer le centre de la zone d'évolutions ; déterminer la distance séparant ce point de la première habitation.
2. Choisir dans la table la partie qui correspond au nombre de modèles que le club désire (ou est autorisé à) faire évoluer simultanément.
3. Dans le tableau, lire la ligne qui correspond au mieux à la distance évoquée ci-dessus. On y lit les niveaux maximum de bruit mesuré à 7 mètres, pour les périodes de jour

³ L'immission, c'est le niveau de bruit perçu par un riverain, à distance de l'émetteur de bruit. Par opposition à l'« émission », qui est le niveau de bruit émis par le dispositif, ici le moteur thermique. Objectivement, quand on parle de mesure de bruit à 7 mètres, on devrait parler de l'« immission » à 7 mètres.

et de transition. Aucun modèle ne pourra donc dépasser ce niveau de bruit lors des mesures effectuées à 7 mètres.

Enregistrement des mesures

Le « responsable environnement » du club effectue sur tout modèle présenté pour la première fois au terrain, depuis la mise en vigueur des contrôles de bruit, une mesure du niveau d'émission dans les conditions décrites plus haut. Si le modèle satisfait à la mesure, le responsable établit une entrée dans le registre du club, et délivre au propriétaire une carte de conformité, ou ajoute l'enregistrement du nouveau modèle sur la carte déjà en possession du propriétaire. Une entrée type du registre et un modèle de certificat de conformité figurent en annexes 3 et 4. La destruction définitive d'un modèle ou sa vente à un membre d'un autre club doit être répercutée au registre du club.

Commissaires « environnement » de l'A.A.M.

Le conseil d'administration de l'A.A.M. désigne chaque année les commissaires chargés des procédures de contrôle de l'environnement. Cette liste doit être communiquée à la Direction Générale de la Protection de l'Environnement de la Région Wallonne. Ces commissaires sont habilités à :

- Contrôler les registres tenus par les clubs quant aux modèles autorisés à évoluer
- Effectuer des contrôles au hasard de modèles présents sur le terrain : détention par le propriétaire du certificat de conformité, mesure de la conformité à la norme locale de bruit, etc.
- Effectuer les réétalonnages des sonomètres par rapport au matériel de référence de l'A.A.M.

B. MODELE HORS CONTROLE.

En cas de perte accidentelle de contrôle d'un modèle, et afin de ne pas endommager les cultures éventuelles, une seule personne sera en principe autorisée à assurer sa récupération. Les litiges qui pourraient se produire entre un membre et le(s) propriétaire(s) de ce terrain doivent être abordés avec calme et sérénité. A défaut, le conseil d'administration du club délèguera une ou plusieurs personnes auprès du propriétaire pour négocier un éventuel dédommagement.

C. FEU ET DECHETS.

Chaque membre du club veillera à conserver le terrain en parfait état de propreté. Il est interdit de déverser ou d'enterrer des résidus de carburant. Le club mettra à la disposition de ses membres des récipients ad-hoc pour l'élimination de leurs déchets (papiers, matières plastiques, résidus liquides). A défaut de ces récipients, l'élimination des déchets est à la charge des pratiquants eux-mêmes. Les membres utiliseront pour leurs carburants des composants provoquant des émissions minimales de fumées.

ARTICLE 5 - PUBLICITÉ DES ACTIVITÉS

L'exploitant d'un terrain d'évolution de modèles à moteur thermique affichera les informations suivantes à l'entrée de son terrain, au moins pendant les périodes d'activités :

- Le nombre de modèles autorisés à évoluer simultanément, tant en période de jour qu'en période de transition. Les tranches horaires correspondant aux périodes de transition doivent être mentionnées explicitement
- Le niveau maximal de bruit, mesuré à 7 mètres, pour tous modèles autorisés à évoluer sur ce terrain
- Le plan des secteurs de vol autorisés
- La mention que l'activité est autorisée sur ce terrain par la Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGRNE) de la Région Wallonne moyennant le respect de ces règles
- Les coordonnées du ou des responsables du club (nom du club, adresse, etc.)
- La validation de l'affiliation du club à l'AAM pour l'année en cours.

Il sera bon d'y mentionner que les évolutions de modèles n'utilisant pas la propulsion par moteur thermique (planeurs, vol électrique) ne sont pas limitées.

ARTICLE 6 - UTILISATION DES FRÉQUENCES RADIO.

En matière d'utilisation de fréquence radio, chaque membre reconnaît qu'il suit les recommandations de la circulaire de l'Administration de l'Aéronautique (CIR/GDF-01 – 05-94) qui fixe le cadre général des implantations de terrains réputés adéquats pour l'exercice de notre sport, et plus particulièrement l'article 8 (utilisation d'une station de radiocommunications de la 7^{ème} catégorie), ainsi que toutes directives de l'Institut Belge des Postes et Télécommunications (IBPT). Le club mettra en fonction et imposera aux utilisateurs de fréquences sur le terrain un système de gestion des fréquences qui permettra à tout moment de connaître les fréquences utilisées.

Le club pourra demander à l'IBPT l'autorisation de mettre en œuvre un appareillage de contrôle des fréquences (« scanner ») spécifique aux bandes de fréquences autorisées pour l'aéromodélisme, afin d'améliorer la sécurité des évolutions des modèles sur son terrain.

ARTICLE 7 - MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES.

A l'occasion de manifestations exceptionnelles attirant un public nombreux (show annuel, démonstrations exceptionnelles, etc.) le club prendra des dispositions spéciales afin d'assurer en tout temps la libre circulation de tous types de véhicules de secours vers le site de la manifestation. La disponibilité permanente d'un appareil téléphonique fait partie des obligations pour de telles manifestations. Si des modèles étrangers au club sont appelés à évoluer à partir du terrain, le club doit s'assurer du niveau sonore de ces appareils avant de les autoriser à voler. Une dérogation aux dispositions en vigueur pourra être demandée aux autorités compétentes en faisant valoir le caractère exceptionnel et limité dans le temps des évolutions de ces modèles.

ARTICLE 8 - ASSURANCE.

En matière de terrains de vol et de leurs accès, le club doit suivre les

recommandations de l'administration de l'Aéronautique (CIR/GDF-01 – 05-94) et plus particulièrement de l'article 5 (assurance) de cette circulaire. A titre d'information, l'A.A.M. assure chaque membre affilié en responsabilité civile et dispose d'une couverture de 100.000.000 BEF par sinistre, pour les dommages corporels, de 20.000.000 BEF par sinistre pour les dégâts matériels, excepté pour les incendies et explosions, où cette couverture est limitée à 10.000.000 BEF. Les membres sont également couverts pour les accidents corporels personnels.

Les membres mineurs d'âge exercent l'aéromodélisme sous la responsabilité de leurs parents ou tuteurs légaux. A cette fin toute demande d'affiliation d'un mineur d'âge doit être signée par ceux-ci.

ARTICLE 9 - SANCTIONS.

En matière de sanctions envers ses membres qui ne respecteraient pas cet engagement, le club est juge au premier niveau. Toute attitude volontairement dangereuse, ou l'irresponsabilité d'un membre pilotant un modèle pour lequel il ne possède pas l'habileté nécessaire, peut entraîner, selon la gravité de la faute, sa suspension, son exclusion ou sa radiation à vie. Le club applique les sanctions selon les dispositions de ses statuts et de son règlement d'ordre intérieur.

Il est loisible au club de communiquer à l'Association d'Aéromodélisme les coordonnées et raisons de suspension ou d'exclusion du membre incriminé. Tout club pourra obtenir, sur demande expresse auprès de l'A.A.M. le statut d'un membre suspect d'avoir subi une sanction dans un autre club. Le cas échéant l'A.A.M. pourra recommander à l'Aéro-club Royal de Belgique la suspension ou le retrait de la licence sportive FAI.

ARTICLE 10 - NOUVEAUX TERRAINS

Avant l'ouverture d'un nouveau terrain et sur invitation des dirigeants du club, un commissaire « environnement » de l'A.A.M. se rendra sur place. En fonction des conditions locales et notamment des distances aux premiers riverains, il proposera la définition d'éventuels secteurs de vol, ainsi que le niveau maximal de bruit et le nombre de modèles qui pourront évoluer simultanément. Cette évaluation accompagnera la demande d'autorisation auprès des autorités compétentes (Administration de l'Aéronautique., Région Wallonne, commune, etc.).

ARTICLE 11 - INFORMATION DE LA DGRNE DE LA REGION WALLONNE

Avant le 15 novembre de chaque année, chaque club transmettra à l'A.A.M. photocopie des pages du registre remplies pendant l'année écoulée. Sur base de ces documents, l'A.A.M. établira un document de synthèse qui reprendra les statistiques de niveaux d'émission des modèles mis en fonction au cours de l'année. Sur base de ces statistiques, l'A.A.M. mettra en évidence le respect des normes de bruit en vigueur, ainsi que l'évolution des niveaux d'émission au cours des trois années de transition (1999, 2000 et 2001).

Annexe n°1**Principes directeurs en matière de niveaux de nuisances sonores**

En matière de contrôle des nuisances sonores, les *valeurs guides* citées dans les arrêtés du Gouvernement Wallon s'énoncent comme suit :

	Zone du plan de secteur	jour	transition	nuît
I	Zone d'habitat (à moins de 500 m d'une zone industrielle...)	55	50	45
II	Zone d'habitat (à plus de 500 m d'une zone industrielle...)	50	45	40
III	Zone rurale	55	50	45
IV-V-VI	Zone récréative et équipements communautaires.	55	50	45

Il est aussi déterminé que le bruit particulier d'un établissement, intégré sur une heure, et en fonction de la période considérée, doit être limité

- au niveau initial (« bruit de fond ») diminué de 5 dB(A) et à la valeur guide si le niveau initial est égal ou supérieur à la valeur guide
- à la valeur guide diminuée de 5 dB(A) si le niveau initial est inférieur à la valeur guide, ou en cas d'absence de détermination du niveau initial

Pour rappel, les périodes de jour et de transition sont définies comme suit :

- Période de jour : de 7.00 à 19.00 h en semaine, samedi compris.
- Période de transition : de 6.00 à 7.00 et de 19.00 à 22.00 , en semaine, samedi compris, ainsi que le dimanche toute la journée

Annexe n°2**Évaluation de la charge de bruit**

- L'évaluation de la charge de bruit par modèle dans les conditions d'exploitation est basée sur le résultat du calcul de la pression acoustique perçue à distance ($L_{a\acute{e}q}$) en fonction du bruit mesuré à 7 mètres, de la distance moyenne au point de référence et de l'atténuation de l'air. Cette valeur est déterminée, pour un modèle, par la formule suivante, applicable pour des bruits à forte composante tonale:

$$L_{a\acute{e}q} = L_{a7m} - 10 \log (D^2/7^2) - D/1000 [0.2 + 3.6(v_{band}/1000) + 0.36(v_{band}/1000)^2]$$

où D est la distance entre le point de mesure et l'émetteur et v_{band} est la fréquence centrale de la bande d'octave du son (norme ANSI « band »)

- l'évaluation de l'immission pour plusieurs modèles en l'air simultanément est le résultat d'un calcul du type $L_{a\acute{e}q,N} = L_{a\acute{e}q} + 10 \log N$, où N le nombre d'appareils en vol simultanément.
- Le $L_{a\acute{e}q,N}$ est limité aux valeurs guides du tableau suivant :

A. Norme 50-45, valable jusqu'en fin 2001.

1 modèle à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	79	74
300	83	78
400	86	81
500	86	83
600	86	85
800	86	86
1000	86	86

2 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	76	71
300	80	75
400	83	77
500	85	80
600	86	82
800	86	85
1000	86	86

3 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	74	<70*
300	78	73
400	81	75
500	83	78
600	84	80
800	85	83
1000	86	84

4 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	73	<70*
300	77	72
400	80	75
500	82	77
600	84	79
800	85	82
1000	86	84

5 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	72	<70*
300	76	71
400	79	74
500	81	76
600	83	78
800	85	81
1000	86	83

B. Norme 45-40, à respecter à partir du 1-1-2002.

1 modèle à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	74	<70*
300	78	73
400	81	76
500	83	78
600	85	80
800	86	83
1000	86	85

2 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	71	<70*
300	75	70
400	77	73
500	80	75
600	82	77
800	85	80
1000	86	82

3 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	<70*	<70*
300	73	<70*
400	75	71
500	78	73
600	80	75
800	83	78
1000	84	80

4 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	<70*	<70*
300	72	<70*
400	75	70
500	77	72
600	79	74
800	82	77
1000	83	79

5 modèles à la fois

Distance	dB(A) à 7 m	
	Jour	Transition
200	<70*	<70*
300	71	<70*
400	74	<70*
500	76	71
600	78	73
800	81	76
1000	82	78

Annexe n°3

Entrée type au registre des modèles d'un club

Club « Amateurs AAM asbl » Année 1999

Norme appliquée : 50-45

- 3 modèles simultanés autorisés
- Niveau maximum de bruit par modèle : 85 dB(A)

Date	Nom	N° AAM	Modèle	Env.	Moteur	Silencieux	Bruit 7m dB(A)	Remarque
4-3-99	Haddock, J.	H42	CAP20	2.1	Atlas 50	Personnel	82	
5-3-99	Wauters J.P.	W213	Esprit	1.5	SuperTigre 40	Super Tigre	85	
12-3-99	Tournesol T	T121	Taxi	1.8	OS45	OS + perso	84	Détruit le 14-5-99
12-3-99	Wauters JP	W213	Esprit	1.5	MVVS45	MVVS	78	Modification, voir 5-3-99
13-9-99	Giardini L.	G12	Aurora	2.0	Yamada45	Hatori	84	Vu par le club MJC le 11/04/1998

Annexe n°4

Exemple de certificat de conformité (carte grise)

<p><i>Association d'Aéromodélisme, asbl</i></p> <p><i>Certificat de conformité d'aéromodèle à moteur thermique</i></p> <p>Les modèles repris ci-dessous, appartenant au membre AAM</p> <p>du club<i>Model club Victor</i>.....</p> <p>M.<i>Giardini Lucien</i>..... n° AAM...<i>G12</i>.....</p> <p>a été contrôlé par un responsable environnement du club pour conformité avec les normes de bruit de la Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement de la Région Wallonne.</p> <p>Ce certificat doit accompagner les modèles dans tous leurs déplacements et doit pouvoir être exhibé à toute requête des autorités, des agents de l'AAM ou de la Police de l'Environnement</p>
--

Modèle (envergure)	Moteur /échappement	Bruit 7m	Date	Nom du contrôleur
<i>Aurora (2m)</i>	<i>Yamaha45 Hatori</i>	<i>...84...</i>	<i>13/03/1999</i>	<i>G. Lagarde</i>
<i>Taxi (1.8m).....</i>	<i>OS45 OS + perso</i>	<i>...79...</i>	<i>11/04/1999</i>	<i>D.Leboulle</i>
...../.../.....
...../.../.....