

# Aérodrome de Namur

## EBNM

# Règlement

(Version 004 du 01-01-2024)



Aérodrome de Namur S.A.

Rue Capitaine Aviateur Jacquet 44

5020 Suarlée

## Présentation

*Ce 16 mars 2023, le permis d'exploitation de l'aérodrome de Namur a été reconduit pour une période de 20 ans par la Région Wallonne.*

*Ce permis est d'application immédiate et reprend toutes les activités que nous connaissions jusqu'à présent.*

*Le règlement d'aérodrome a été adapté afin de satisfaire aux dispositions obligatoires que le nouveau permis contient.*

*La Direction mettra dès lors tout en œuvre afin de faire respecter les restrictions qui ont été prescrites par la Région Wallonne et ce pour le bien de l'aérodrome mais aussi pour la quiétude et le respect de nos riverains.*

*Tout utilisateur<sup>1</sup> de l'aérodrome de Namur est réputé avoir pris connaissance du règlement d'aérodrome.*

*Benjamin de Broqueville,  
Administrateur délégué*

---

<sup>1</sup> Utilisateur : Tout pilote détenteur d'une licence valide pour l'une des activités pratiquées à l'aérodrome, tout stagiaire ou élève-pilote

## Suivi des mises à jour

Version	Pages	Modifications	Modifié par	Date
001	Toutes	Réécriture du manuel Changements divers Ajout consigne COVID-19 Mise à jour des circuits Ajout des procédures de treuils	JC. Vanderstricht N. Vincent	01-01-2021
002	10 §4.8 7 14 §8.1 16 §9.2 18 §10 24 §14.3.ii Toutes	Suppression des consignes "COVID" Ajout du § Zone "Hélicoptères" Ajout de l'interdiction des T&Go pour les externes les WE et Jours fériés Ajout § "Panne radio" Ajout § "Décollage vers Rhisnes" Précisions au sujet des parkings. Coordination du treuillage avec les activités de parachutisme Diverses corrections mineures n'affectant pas le fonds	JC. Vanderstricht	01-11-2022
003	1 2 6-§iii 12 §4 13-§5.1 14-§6 21-§11 22-§12	Présentation. Modification du tableau de suivi des mises à jour. Point d'attention sur la notion de PPR Précision sur la complétude du registre Précision sur le rôle du Comandant et adjoint Nouveau paragraphe sur les "Touch and Go" et "Low Approach" Ajout des ULM's électriques et précision des ULM's thermiques Précisions et restrictions sur la pratique de la voltige	JC. Vanderstricht	24-03-2023
004	14-§6.4 34-§16 35/36-§17	« Touch and Go” & “Low approach” – Contournement des règles Hélicoptères Activités drones	JC. Vanderstricht	15-01-2024

## **TABLE DES MATIERES**

1.	<i>Introduction</i>	5
1.	<i>Renseignements Aéroport</i>	6
1.1	Renseignements d'ordre général	6
1.2	Heures d'ouverture et minimas météo	6
1.3	Carburants / Lubrifiants	7
1.4	Paievements	7
1.5	Facilités offertes aux pilotes et passagers	7
2.	<i>Plan du site</i>	8
2.1	Bâtiment administratif (Bâtiment Principal)	8
2.2	Plan du site avec implantation	8
3.	<i>Caractéristiques dimensionnelles de l'aéroport et renseignements connexes</i>	9
3.1	Pistes, orientation et caractéristiques	9
3.2	Aides visuelles pour les procédures d'approches	9
3.3	Aire à signaux et indicateur de direction du vent	9
3.4	Emplacement et désignation des itinéraires normalisés de circulation au sol (VOIR SCHEMA CI-DESSOUS)	10
3.5	Coordonnées géographiques de chaque seuil de la piste Asphalte	10
3.6	Type de surface - Force portante des chaussées (ACN – PCN)	10
3.7	Accotements et drains des pistes 06R et 24L et du taxiway Sud	10
3.8	Zone "Hélicoptères"	11
4.	<i>Registre des vols</i>	12
5.	<i>Commandant d'Aéroport</i>	13
5.1	Rôles (conformément à la GDF04)	13
6.	<b>"Touch and Go" &amp; "Low approach"</b>	14
6.1	En semaine.	14
6.2	Les WE et jours fériés.	14
6.3	Pour les avions externes ou "non basés"	14
6.4	<b>Contournement des règles</b>	14
7.	<i>Redevances atterrissage</i>	15
8.	<i>Radio communication</i>	16
8.1	Panne radio	16
9.	<i>Circuits</i>	17
9.1	Décollage piste 24L et 24R (... vers Temploux)	18
9.2	Décollage piste 06R et 06L (...vers Rhisnes)	18
9.3	Passage à basse altitude	18
9.4	Zones à éviter	18
9.5	Lotissement de Suarlée	19

10.	<i>Parkings</i>	20
11.	<i>ULM – DPM – VLA</i>	21
12.	<i>Voltige aérienne - Vols acrobatiques</i>	22
13.	<i>Avions bruyants</i>	23
14.	<i>Pratique du vol à voile</i>	24
14.1	<i>Remorqueurs</i>	24
14.2	<i>Les planeurs</i>	25
14.3	<i>Treillage</i>	26
15.	<i>Pratique du Parachutisme</i>	33
16.	<b><i>Hélicoptères</i></b>	34
17.	<b><i>Activités drones</i></b>	35
17.1	<b><i>"Géozone" et zones de travail</i></b>	36
18.	<i>Restriction d'activités</i>	37
19.	<i>Circulation des véhicules</i>	38
20.	<i>Avitaillements à EBNM</i>	39
21.	<i>Circulation des piétons</i>	40
22.	<i>Sécurité des vols</i>	41
23.	<i>Notification d'événements</i>	42
24.	<i>Remarques générales</i>	43



## **1. Introduction**

Ce manuel et ses annexes sont basés sur les exigences de la circulaire GDF-04 du 03-11-2009 et feront l'objet de mises à jour régulières sous la responsabilité du Commandant de l'Aérodrome.

Le manuel contient les instructions et procédures opérationnelles auxquelles le personnel aéroportuaire est tenu de se conformer.

Chaque membre du personnel aéroportuaire est responsable de veiller à utiliser la dernière version de ce manuel.



## 1. Renseignements Aérodrome

### 1.1 Renseignements d'ordre général

i. *Nom de l'Aérodrome*

Aérodrome de Namur / Suarlée - EBNM

ii. *Nom de l'exploitant et société de gestion*

Aérodrome de Namur S.A.  
Rue Capitaine Aviateur Jacquet 44  
5020 Suarlée  
BELGIQUE  
Tel : 081/55.93.55  
E-mail : [info@aerodromedenamur.be](mailto:info@aerodromedenamur.be)

iii. *Classe et code de référence*

Aérodrome de classe II - **PPR : Prior Permission Required**

(Demander l'autorisation minimum 1h à l'avance par téléphone)

Code de référence : 1 (400m ≤ L < 800m)

### 1.2 Heures d'ouverture et minimas météo

i. *Heures d'ouverture*

- Les lundi, mardi, mercredi et jeudi de 0900LT à 2000LT
- Les vendredi, samedi, dimanche et jours fériés de 0900LT au Sunset

ii. *Conditions météo d'ouverture pour les avions et planeurs*

- Plafond : 1.600 ft QNH (1.000 ft AGL)
- Visibilité : 1.500 m

iii. *Conditions météo d'ouverture de l'Aérodrome pour les hélicoptères*

- Plafond : 1.100 ft QNH (500 ft AGL)
- Visibilité : 800 m



### 1.3 Carburants / Lubrifiants

#### *i.* Carburants disponibles durant les heures d'ouverture.

- AVGAS 100LL
  - Une citerne fixe de 30.000 Litres
- UL 91
  - Une citerne fixe de 15.000 Litres
- KEROSENE (JET A1)
  - Une citerne fixe de 30.000 Litres

### 1.4 Paiements

- Carte bancaire
  - Visa / Mastercard
  - Bancontact
- Facture
  - Sur demande et si en ordre de paiement.

### 1.5 Facilités offertes aux pilotes et passagers

#### *i.* HORECA

La brasserie de l'Aérodrome est ouverte tous les jours pendant les heures d'ouverture de l'Aérodrome de Namur. Plus d'infos sur [www.aerodromedenamur.be](http://www.aerodromedenamur.be)

#### *ii.* Divers

##### **Camping non-autorisé**

Sauf autorisation écrite, accordée préalablement par la Société de gestion de l'Aérodrome de Namur, le camping, sous toutes les formes, n'est pas autorisé sur le site de l'Aérodrome de Namur et ses dépendances.

##### **Feux de bois et BBQ**

Sauf autorisation écrite, les feux de bois, ainsi que les barbecues ne sont pas autorisés en extérieur sur le site de l'Aérodrome de Namur et ses dépendances.

##### **Vente de boissons et de nourriture**

A l'exception des exploitants ayant reçu une autorisation spécifique de la part de la société d'exploitation, toute vente de boissons ou de nourriture est interdite sur le site de l'Aérodrome de Namur.





## 2. Plan du site



### 2.1 Bâtiment administratif (Bâtiment Principal)

#### i. Bureau de navigation

Tel : 081.55.93.55

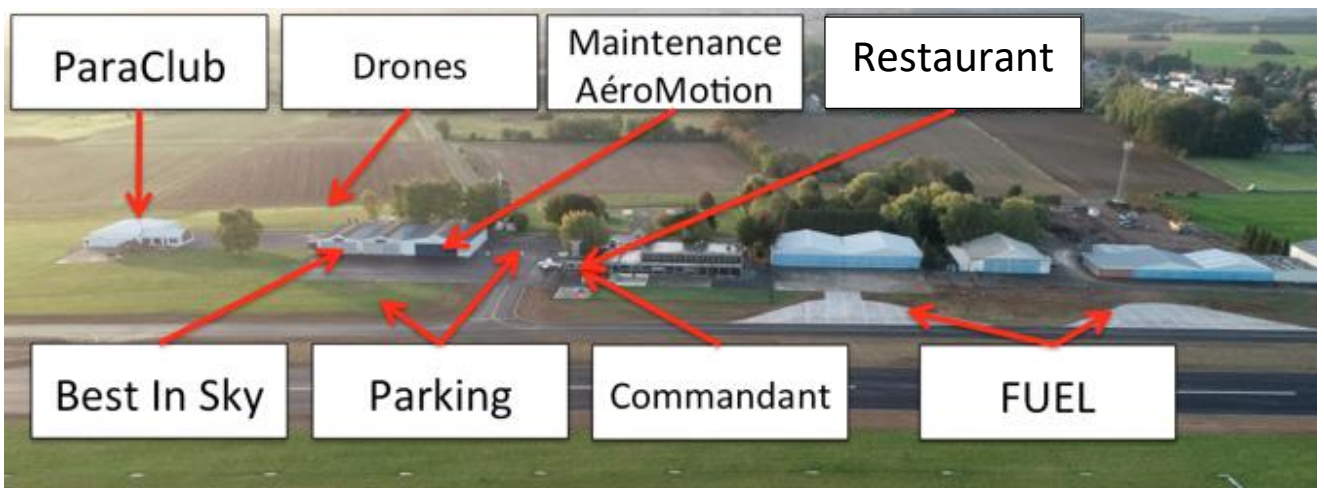
Email : info@aerodromedenamur.be

#### ii. Bureau du Commandant

Point météo, NOTAMS, ... (salle des pilotes)

Accessible pendant les heures d'ouverture de l'Aérodrome

### 2.2 Plan du site avec implantation



AVGAZ - UL91 – JET A1 - Planewash



### 3. Caractéristiques dimensionnelles de l'aérodrome et renseignements connexes

#### 3.1 Pistes, orientation et caractéristiques

N° d'identification	Orientation vraie	Longueur (mètres)	Largeur (Mètres)	Type de Surface	Type de piste
24L	244° MAG	LDA : 690 TORA : 690	25	Asphalte	Vol à vue
06R	064° MAG	LDA : 690 TORA : 690	25	Asphalte	Vol à vue
24R	244° MAG	LDA : 529 TORA : 629	50	Herbe	Vol à vue
06L	064° MAG	LDA : 529 TORA : 629	50	Herbe	Vol à vue

Pas de piste avec approche de précision

#### 3.2 Aides visuelles pour les procédures d'approches

*i.* Eclairage de piste : NEANT

#### 3.3 Aire à signaux et indicateur de direction du vent





### 3.4 Emplacement et désignation des itinéraires normalisés de circulation au sol (VOIR SCHEMA CI-DESSOUS)

- i. Taxiway sud en asphalte pour piste 06R et 24L
- ii. **EXIT C2** : A l'exception de l'avion largueur, quand il est en opération de largage des parachutistes, et afin de fluidifier le trafic, nous demandons aux avions se posant en 24L de sortir en bout de piste sur le taxiway afin de ne pas engorger les avions qui se déplacent sur le taxiway Sud pour rejoindre le seuil de la piste 24L.
- iii. Pour les aéronefs qui se posent en 06R, l'Aérodrome ne préconise aucune sortie.
- iv. Taxiway Nord, en herbe pour piste 06L et 24R.



### 3.5 Coordonnées géographiques de chaque seuil de la piste Asphalte

Seuil 06R WGS84 : 50°29'17.27"N // 004°45'57.38"E

Seuil 24L WGS84 : 50°29'28.38"N // 004°46'27.75"E

**ARP** (Aérodrome Reference Point): WGS84 : 50°29'22.1"N // 004°46'10.5"E

### 3.6 Type de surface - Force portante des chaussées (ACN – PCN)

Asphalte : aéronefs de moins de 5.700 Kg

### 3.7 Accotements et drains des pistes 06R et 24L et du taxiway Sud

Traverser intentionnellement les accotements est interdit.

Il y a 3 sorties le long de la piste et des taxiways ; celles-ci doivent être utilisées.

### ↑ 3.8 Zone "Hélicoptères"

La zone des hélicoptères est matérialisée par une ligne rouge au sol (parking P1).

Le franchissement de cette ligne rouge dessinée sur le sol du parking P1 avec tout autre aéronef est strictement interdit :

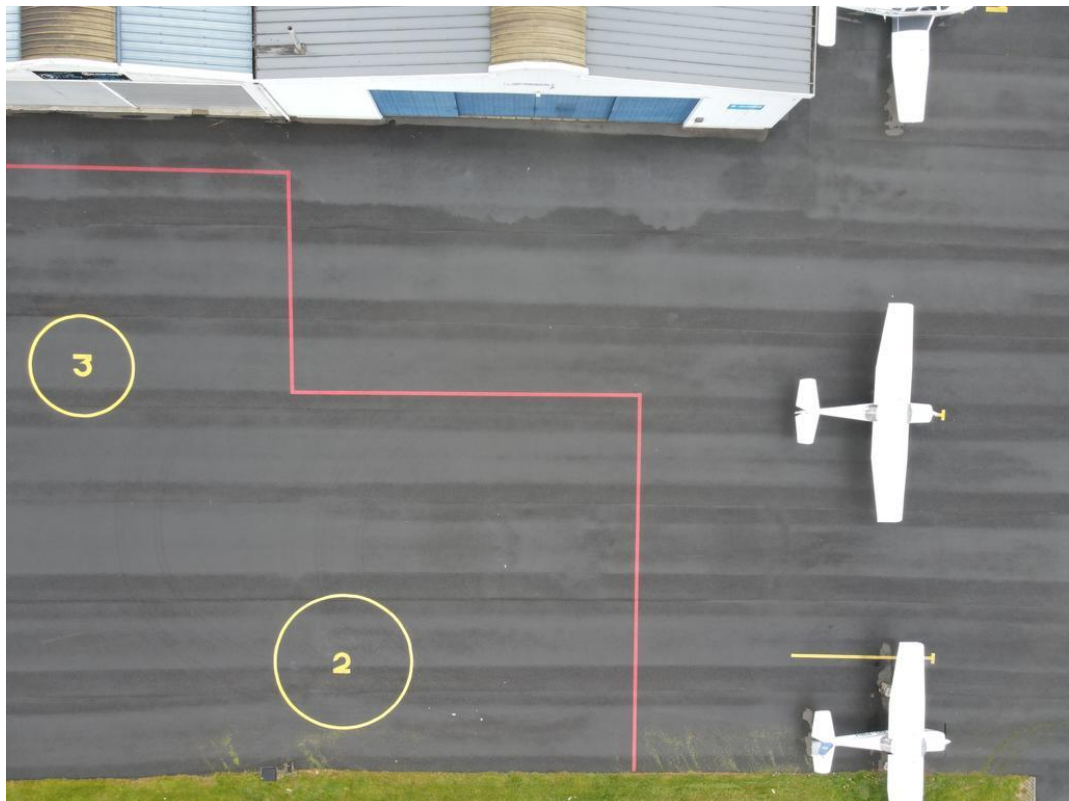
- En présence d'un hélicoptère "rotor tournant" dans cette zone mais aussi
- En présence d'un hélicoptère stationné sur l'emplacement n° 2 (même à l'arrêt) ; ceci afin d'éviter tout risque d'abordage.

Le franchissement de cette ligne rouge est interdit aux hélicoptères au départ de leur zone ainsi qu'à leur arrivée

Le franchissement de cette ligne rouge est également strictement interdit à toute personne lorsqu'un hélicoptère est "rotor tournant" dans la zone.

Les "spots" 1, 2 et 3 sont **exclusivement** réservé à BestInSky en raison de leurs activités d'écolage.

**EXCEPTION** : Un aéronef qui doit être entretenu à l'atelier de maintenance d'AEROMOTION.





#### 4. Registre des vols

Les pilotes doivent **AVANT TOUT VOL** s'inscrire lisiblement sur le "Registre des vols" prévu à cet effet au bureau de navigation. Ils y consigneront notamment le type de vol qu'ils envisagent. Cette démarche permettra au personnel du bureau de navigation de savoir à tout moment si l'aéronef est rentré de vol ou non.

Tout pilote a l'obligation de clôturer **LUI-MÊME** son vol ; il ne peut en aucun cas noter son heure de retour présumée avant de partir en vol ! Cela évitera de lancer des recherches inutiles et lèvera le doute en cas de demande de la part des autorités et/ou organes de sauvetage.





## 5. Commandant d'Aérodrome

Le Commandant d'Aérodrome ou à défaut un suppléant sera désigné et inscrit sur le registre des vols de la journée. Celui-ci devra être physiquement présent sur le terrain et rappelable au bureau de navigation dans un délai de 10 min maximum. Le personnel du bureau de navigation sera averti des mesures à prendre en attendant son retour. Le Commandant d'Aérodrome peut désigner une personne par délégation pour assurer la permanence du bureau de navigation.

### 5.1 Rôles (conformément à la GDF04)

*i.* Le Commandant d'Aérodrome ouvre et ferme l'Aérodrome.

*ii.* Le Commandant d'Aérodrome ou son suppléant

- Évalue les conditions météorologiques et s'assure qu'elles répondent à tout moment aux minima requis pour les vols envisagés,
- Inspecte l'aire de mouvement avant l'ouverture de l'Aérodrome,
- Désigne la piste en usage,
- Veille à la position correcte du T dans l'aire à signaux,
- S'assure que les parties de l'aire de mouvement qui seraient rendues impraticables aux manœuvres des aéronefs soient signalées au moyen des signaux appropriés,
- Est tenu de consigner et de communiquer sans délai toute infraction à la législation et la réglementation aéronautique, ainsi que tout incident ou tout accident survenu à l'Aérodrome selon les dispositions reprises dans la circulaire CIR/ACCID-01 (dernière édition),
- Doit veiller à ce que les pilotes qui se rendent à l'Aérodrome soient parfaitement mis au courant des conditions d'exploitation et des consignes particulières à l'Aérodrome,
- Tient ou fait tenir à jour le registre des vols,
- Informe toutes les personnes concernées de l'obligation de respect des limitations opérationnelles,
- Veille à ce que les véhicules qui circulent sur l'aire de mouvement lorsque l'Aérodrome est ouvert, ne causent aucun danger.



## 6. "Touch and Go" & "Low approach"

Afin de limiter les nuisances sonores, les "Touch and Go" et "Low Approach" seront accordés moyennant la réservation d'une plage horaire ("slot") qu'il conviendra de respecter.

Cette réservation sera contrôlée par le Commandant d'aérodrome ou son adjoint en fonction.

Pour réserver un "slot", il suffit de contacter téléphoniquement le bureau de navigation.

### 6.1 En semaine.

Entre l'ouverture et la fermeture de l'aérodrome, **deux avions** pourront se trouver dans le circuit et exécuter des "Touch & Go" ou "Low Approach", indépendamment d'autres avions qui décollent pour une destination définie ou qui intègrent le circuit pour un arrêt complet.

### 6.2 Les WE et jours fériés.

**Entre le 15 octobre et le 31 mars**, la règle mise en place la semaine s'applique.

**Du 01 avril au 14 octobre**, les "Touch and Go" et "Low approach" ne pourront être exécutée :

- Entre 12h00 LT et 15h00 LT
- Après 19h00 LT

### 6.3 Pour les avions externes ou "non basés"

Les "Touch and Go" et les "Low approach" **ne sont désormais plus autorisés** aux visiteurs pendant les WE et jours fériés.

En semaine, la réservation d'un slot est possible en respectant les dispositions du Pt 6.1.

Les écoles externes seront informées de ces dispositions.

Si un visiteur intègre le circuit c'est pour un **arrêt complet**. A son départ, le visiteur quittera directement le circuit pour sa destination.

### 6.4 Contournement des règles

Contourner l'interdiction des "Touch and Go" par des arrêts partiels, suivis d'un "taxi" et d'un re-décollage sont également à proscrire. Les nuisances sonores ne sont en rien diminuées !

**Si ces règles venaient à ne pas être respectées, le pilote responsable se verra infligé une amende de 500,00 euros, montant qui sera reversé à une œuvre de bienfaisance.**

## 7. Redevances atterrissage

Nul aéronef n'est admis au décollage s'il n'a pas acquitté le montant de sa redevance annuelle ou sa taxe d'atterrissage (Bancontact ou facturation).

Sont exonérés :

- la Défense nationale,
- la Police fédérale,
- le Belgian Veteran Club,

Les tarifs sont indiqués sur le site de l'Aérodrome de Namur : [www.aerodromedenamur.be](http://www.aerodromedenamur.be)





## 8. Radio communication

Tous les aéronefs évoluant dans la zone d'Aérodrome (ATZ) doivent être équipés d'un poste de radiocommunication.

Au départ, les pilotes ont l'obligation de s'annoncer au départ (parking) et au taxi, lors de l'alignement, au décollage ainsi que lorsqu'ils quittent la zone.

Au retour, les pilotes se reporteront à :

- SPY, Citadelle (Namur), Gembloux (Ville), Daussoulx (Échangeur autoroute) et demanderont les informations d'atterrissage.
- Ils se reporteront ensuite avant l'intégration dans le circuit, en vent arrière, en étape de base et en finale.

Il est demandé à tout pilote d'aéronef de spécifier son type d'appareil dans la prise de contact initial sur la fréquence de l'Aérodrome de Namur.

Ex : « Namur radio, **hélicoptère** 00-...» «Namur Radio, **planeur** 00-...»....

Les messages personnels sont interdits.

La fréquence EBNM est **118,005 Mhz**

### 8.1 Panne radio

#### i. Avant le décollage :

Aucun vol ne peut être entamé si la radio de bord est en panne.

#### ii. Après le décollage ou au retour d'un vol,

L'intégration se fera selon les règles de l'air. Un passage vertical des installations sera exécuté à 500 pieds au-dessus de l'altitude du circuit suivi d'une intégration en début de branche "Vent arrière".

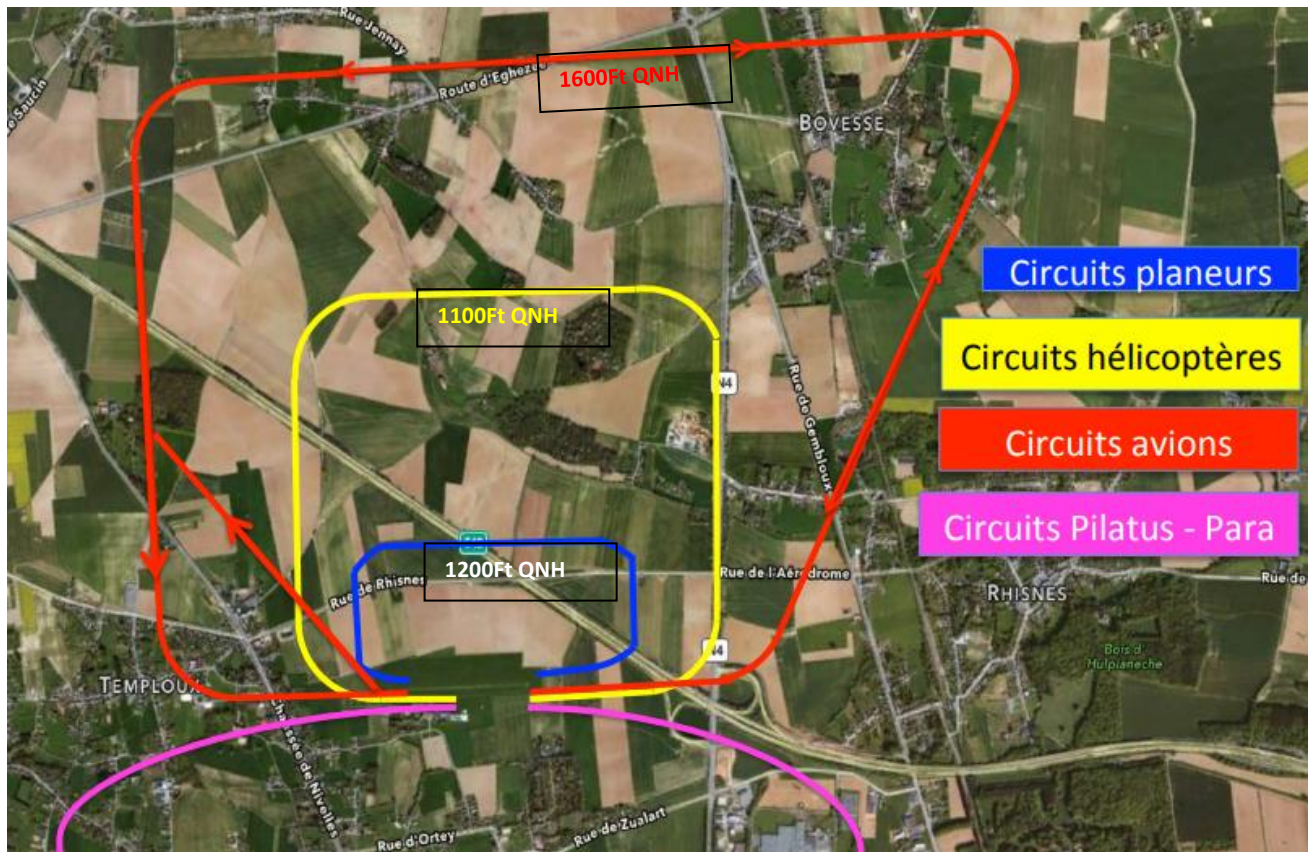
Lorsque les activités "para" ou planeurs sont en cours, le passage vertical sera évité et une intégration en début de la branche "Vent arrière" sera privilégiée avec un respect de l'altitude et une vigilance accrue.

## ↑ 9. Circuits

Les pilotes de planeurs, d'avions, de l'avion qui largue les parachutistes et d'hélicoptères respecteront obligatoirement les circuits d'Aérodrome.

- Pistes 06L et 06R - Circuit main gauche (left-hand pattern)
- Piste 24L et 24R - Circuit main droite (right-hand pattern)

	Hauteur (AGL)	Altitude (AMSL)
<b>Avions</b>	1000 ft AGL	1600 ft AMSL
<b>Hélicoptères</b>	500 ft AGL	1100 ft AMSL
<b>Planeurs</b>	600 ft AGL	1200 ft AMSL





## 9.1 Décollage piste 24L et 24R (... vers Temploux)

Dès que possible, après le décollage, les pilotes effectueront un léger virage vers la droite (Cap 280°) en vue d'éviter le survol du village de Temploux. Cette demande concerne également les avions "largueur" et "remorqueur".

## 9.2 Décollage piste 06R et 06L (...vers Rhisnes)

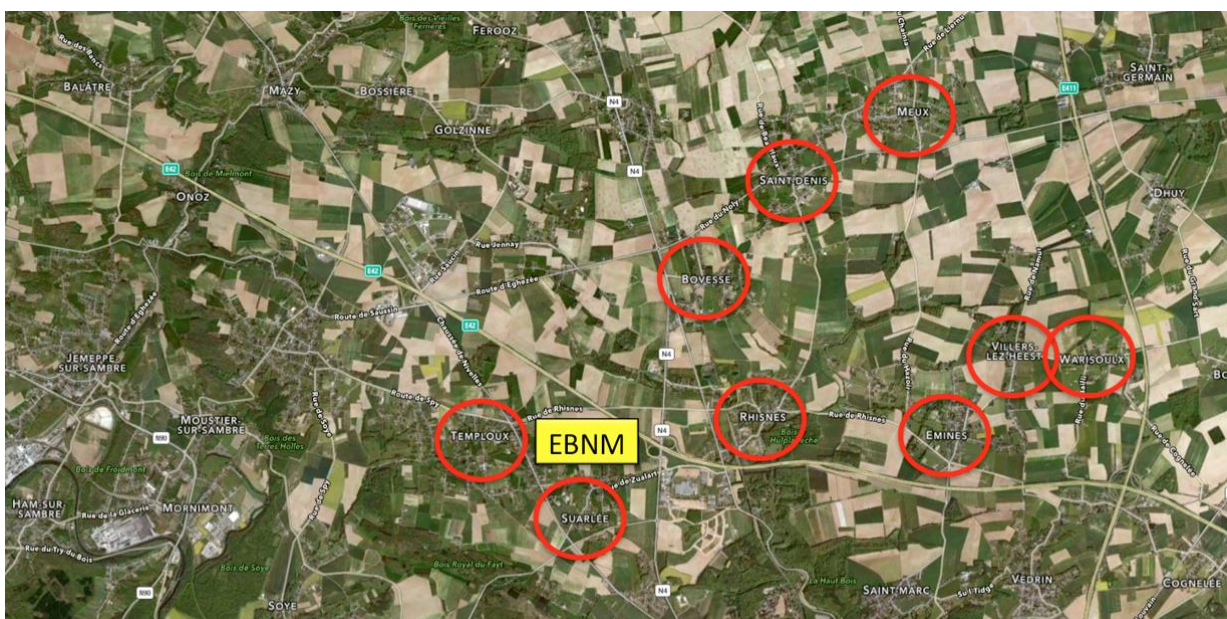
Après le décollage, dès le survol de l'échangeur, les pilotes effectueront un léger virage vers la gauche (Cap 000°) en vue d'éviter le survol du village de Rhisnes. Les départs vers le Sud sont toutefois tolérés dès la branche "Upwind" franchie et toujours en évitant Rhisnes et en restant strictement au Sud de l'autoroute E42.

## 9.3 Passage à basse altitude

Les passages bas sont interdits. En effet, suivant la réglementation (EU) 923-2012 – SERA.3105, les vols sous les limites de hauteur ne sont autorisés que pour décoller ou atterrir et pour tout autre raison, sont sujet à une autorisation préalable qui doit être délivrée par la DGTA.

## 9.4 Zones à éviter

Le survol des villages voisins de l'Aérodrome est à éviter à une altitude inférieure à 1.000 ft AGL. De plus, les pilotes instructeurs sont invités à effectuer leurs vols d'entraînements en évitant le survol systématique des villages concernés (Temploux, Suarlée, Emine, Meux, Saint-Denis, Bovesse, Villers Lez Heest, Warisoulx).







## 9.5 Lotissement de Suarlée

Le survol du lotissement de Suarlée est strictement interdit.





## 10. Parkings

- Aucun aéronef ne peut être stationné sur le taxiway ni sur les aires d'avitaillement.
- Les avions visiteurs suivront les informations données par la radio. Ils se placeront à l'ouest ou à l'est de la tour de contrôle. En principe, le parking **P1** se trouve sur le côté du hangar d'Aéromotion. Si le parking **P1** venait à être rempli, ils se parqueront en face des hangaretttes **P3**.
- Deux emplacements du parking **P1** non-numérotés sont **prioritairement** réservés à Aéromotion.
- Le parking **P2** est **prioritairement** réservé aux hélicoptères visiteurs.

**RAPPEL** : Les "spots" 1, 2 et 3 de la zone "hélicoptère" sont **exclusivement** réservés à BestInSky en raison de leurs activités d'écologie.

- Les tarifs sont consultables sur le site Internet de l'Aérodrome :  
[www.aerodromedenamur.be](http://www.aerodromedenamur.be)
- Il est interdit de parquer des véhicules privés devant les hangars.





## 11. ULM – DPM – VLA

Les vols de DPM et ULM **thermiques** sont **interdits** à EBNM.

Les VLA sont **autorisés**.

Depuis le 16/03/2023, les ULM **électriques** sont désormais également autorisés



## 12. Voltige aérienne - Vols acrobatiques

Les acrobaties aériennes sont autorisées à la verticale du terrain **pendant une durée maximum de deux heures effectives, uniquement les :**

- Mercredi dans la plage horaire suivante : entre 1300 LT et 1700 LT.
- Vendredi dans la plage horaire suivante : entre 1300 LT et 1700 LT.

Un contact téléphonique doit être pris impérativement avant toute séance avec Charleroi TWR au 071.25.12.21.

Les activités de voltige seront effectuées au-dessus de 2.500 ft AMSL tout en maintenant une liaison constante avec EBCI APP sur la fréquence 133,130 MHz pendant les évolutions.

Lors de l'inscription du vol au registre de vol du bureau de navigation, le pilote précisera dans la rubrique "REMARQUE" :

- La nature de son vol (Voltige ou Acrobatie).
- L'horaire qu'il respectera. (Heure de début/Heure de fin)

**La direction insiste particulièrement sur le respect du point 12, il en va de l'avenir même de l'Aérodrome. La direction ne souhaite pas devoir en arriver à des sanctions si des pilotes venaient à ne pas le respecter !**



### **13. Avions bruyants**

Les pilotes d'avions bruyants veilleront à réduire la puissance et nombre de tours moteur dès que possible.

Le manuel de l'aéronef reste prioritaire.





## 14. Pratique du vol à voile

Deux procédures de mise en l'air sont prévues ; par avions remorqueurs et par treuil.

### 14.1 Remorqueurs

L'avion remorqueur doit être équipé d'un transponder de type "Mode C ou S" ou d'un FLARM et doit être en fonction à chaque vol.

Atterrissage avec câble (Non autorisé sur la piste principale 06R/24L).

Bien respecter les nouveaux seuils de piste de la 06L et 24R.

Câble rentré, circuit court et atterrissage en respectant également les nouveaux seuils de piste de la 06L et 24R.

Câble rentré, l'avion remorqueur peut également se poser sur la piste en dur.

L'utilisation simultanée de la piste asphalte et de la piste en herbe est interdite, pour éviter tout risque d'accident.

Au décollage, l'avion remorqueur qui se sera annoncé par radio aura la priorité sur un aéronef utilisant la piste en asphalte.

Un aéronef en phase d'atterrissage aura la priorité sur tous les autres.

Le remorqueur ne pourra décoller qu'après l'atterrissage ou la remise des gaz de l'aéronef concerné.



## 14.2 Les planeurs

**Tous les planeurs doivent être équipés du système FLARM. Si un vélivole constate que son système FLARM ne fonctionne pas, il devra immédiatement atterrir et prévenir le Commandant d'Aérodrome.**

La pratique du vol à voile est placée sous l'autorité du Commandant d'Aérodrome qui a l'obligation de faire respecter le présent règlement. Avant chaque séance de vol, un chef de piste est désigné par le club de vol à voile. Il a pour mission de faire respecter le règlement édicté par le club de vol à voile ainsi que par le Commandant d'Aérodrome.

Le chef de piste doit se présenter au bureau de navigation avant, ainsi qu'à l'issue de chaque séance de vol. Il donne son numéro de GSM au Commandant. Le chef de piste doit en permanence être à l'écoute de la radio sur la fréquence Aérodrome (118.005 MHz). Une communication téléphonique doit pouvoir être assurée en permanence avec Charleroi TWR. Il n'autorise le décollage des remorqueurs et planeurs qu'après s'être assuré que le règlement et les consignes soient respectés.

Si, au cours d'une séance de vol, il constate que le règlement et/ou les consignes ne sont plus respectées, il a l'obligation d'interdire les vols de remorqueurs et/ou planeurs.

Aucun véhicule ne peut stationner devant le hangar "vol à voile" (Sécurité incendie).

Deux véhicules de piste et cinq véhicules privés au maximum peuvent circuler sur l'Aérodrome suivant les règles de circulation édictées ci-après.

A dater du 15 avril 2018 les deux seuils de pistes 06L et 24 R ont été décalés de 100 m vers l'ARP. Les planeurs et les remorqueurs doivent impérativement atterrir après le seuil décalé des pistes 06L et 24R.



## 14.3 Treuillage

### i. *Consignes, procédure et sécurité*

Le treuillage est une opération qui comporte des risques mortels autant pour les pilotes treuillés que pour toutes les autres personnes, véhicules ou aéronefs si les consignes de sécurité de ne sont pas respectées.

Une fois la treuillée lancée, il n'est plus possible de l'interrompre sans mettre en danger les occupants du planeur treuillé. Pendant la phase de treuillée, le treuillard doit constamment surveiller ses actions et respecter les consignes du pilote du planeur concernant les vitesses de treuillées.

C'est notamment pour ces raisons que le silence radio est demandé pendant la treuillée. Ce silence radio ne dure que de 30 à 60 secondes maximum et ne devrait pas poser de problème.

Pendant les opérations de treuillée, le treuilleur est seul à bord, sauf pour l'écolage, où un instructeur l'accompagne

Le respect des consignes de sécurité est donc IMPERATIF pour le bien de tous.

### ii. *Coordination du treuillage avec les activités de parachutisme.*

Lors d'activités de parachutisme, le treuillage doit s'interrompre dès l'avertissement «Largage dans 2min» émis sur les ondes (118,005 MHz) par le pilote à bord de l'avion largueur.

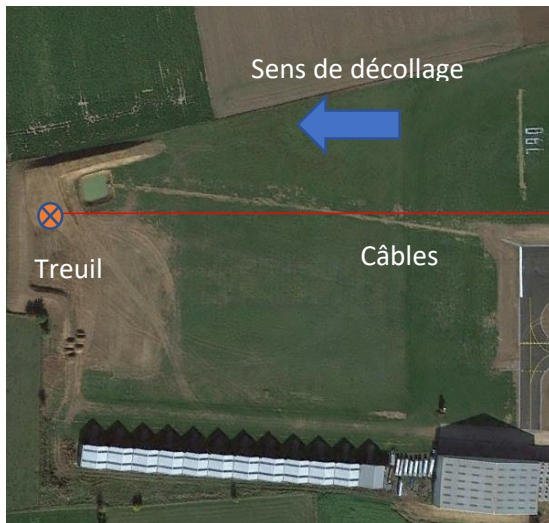
Le treuillage ne pourra reprendre que lorsque l'annonce «Toutes les voiles sont au sol» aura été émis sur les ondes (118,005 MHz) par le dispatcher au sol.

Cette précaution vise à éviter qu'un parachutiste n'entre en contact avec un câble encore aérien.

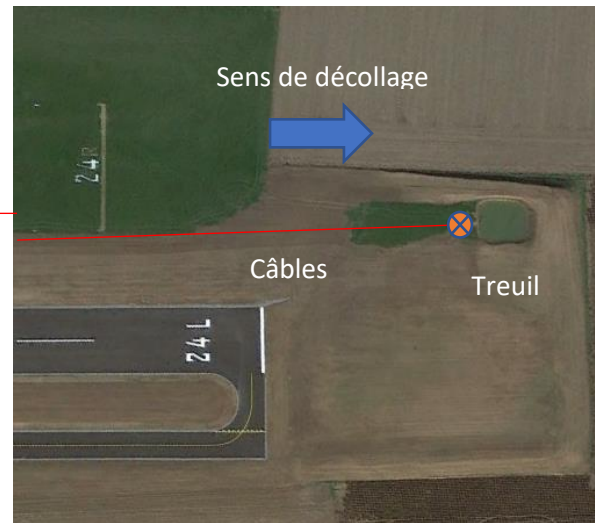


iii. *Positionnement du treuil*

**Piste en service 24R**

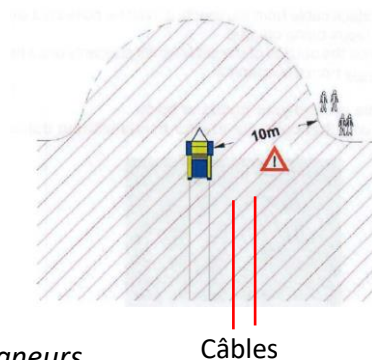


**Piste en service 06L**



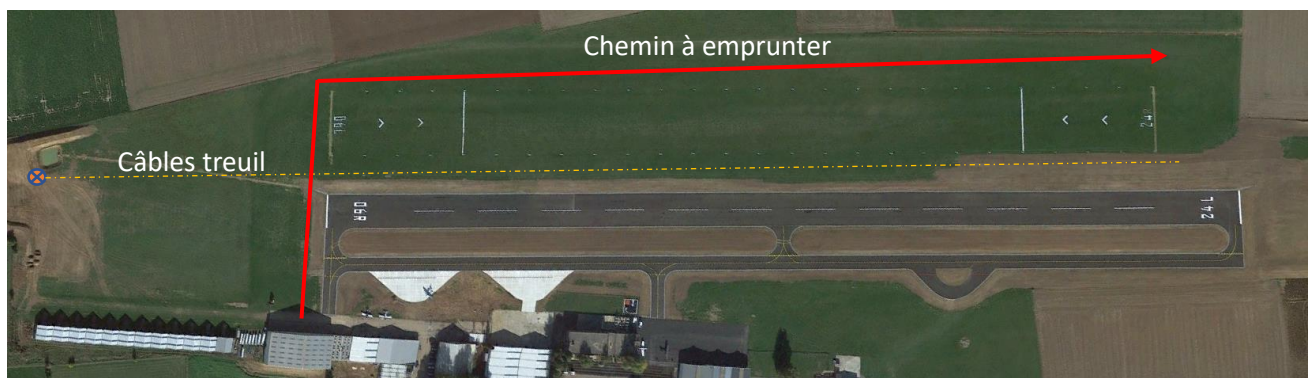
iv. *Zones de dangers autour du treuil*

Il est interdit de passer devant le treuil (piétons/véhicules/aéronef) pendant les opérations.  
Il est interdit de s'approcher à moins de 10 mètres du treuil pendant les opérations.



v. *Mise en piste des planeurs*

- *Pistes 24 en service*



Avant la mise en place des planeurs, il faut impérativement prévenir le treuil par radio ou par téléphone afin qu'il enroule les câbles pour éviter de rouler sur ceux-ci



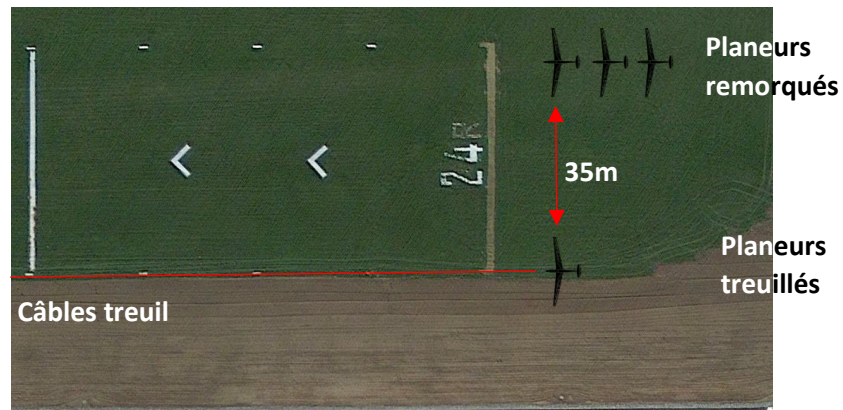
- Pistes 06 en service





vi. *Positionnement des planeurs*

- *Pistes 24 en service*



L'aile des planeurs du côté du centre la piste doit impérativement être posée au sol.

- *Pistes 06 en service*



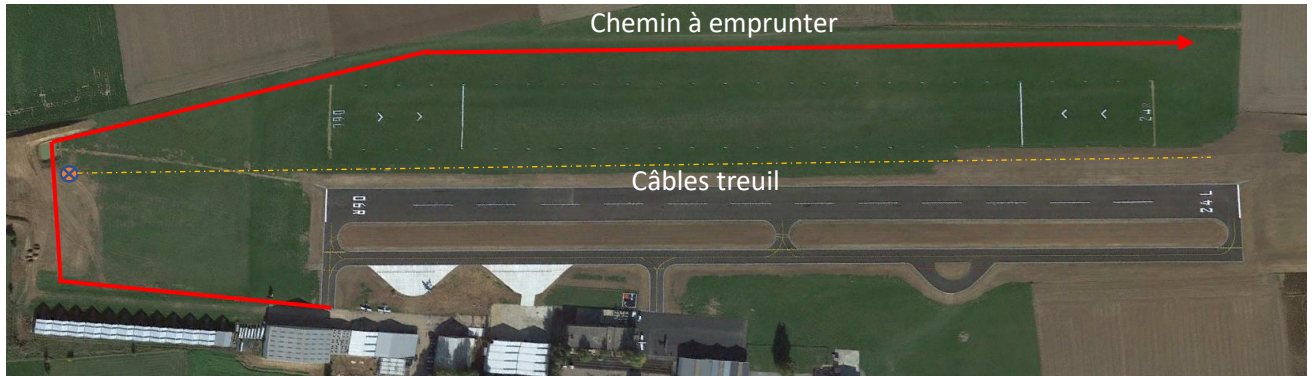
L'aile des planeurs du côté du centre la piste doit impérativement être posée au sol.





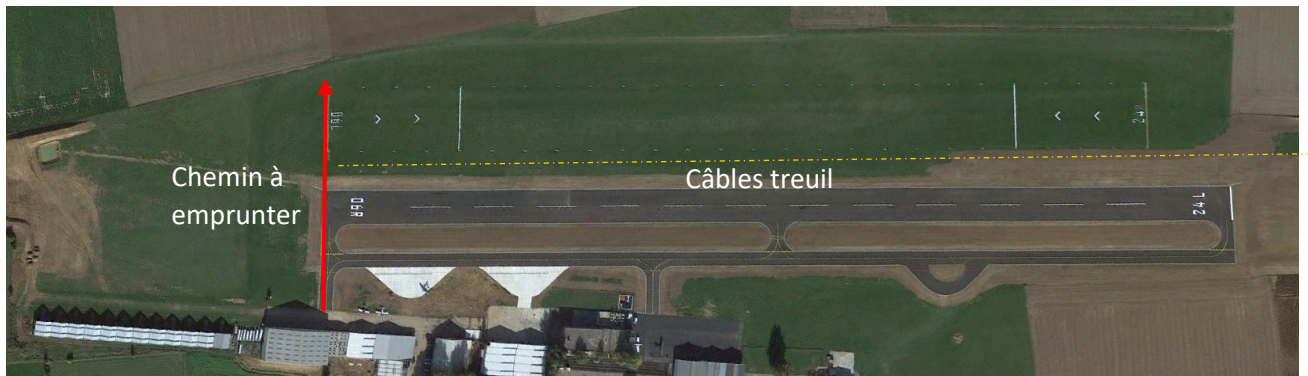
vii. Accès à la piste pendant les treuillées

- Pistes 24 en service



L'accès aux planeurs en piste pour les véhicules de service et les piétons se fait obligatoirement en passant derrière le treuil en empruntant le chemin aménagé à cet effet.

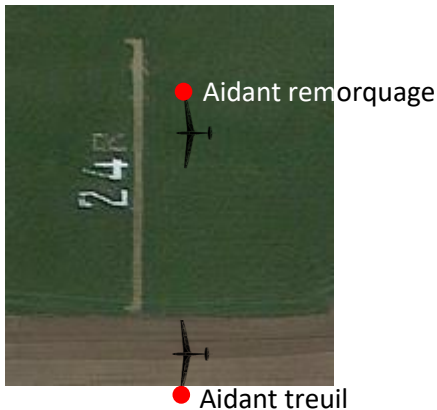
- Pistes 06 en service



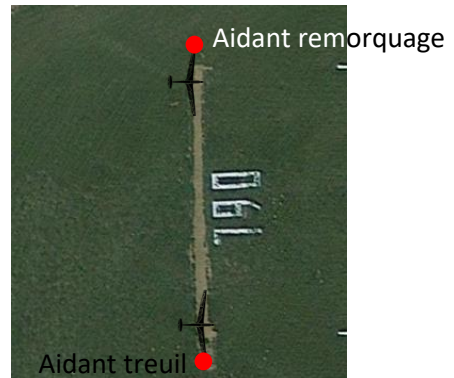
viii. Positionnement des aidants au décollage

Une personne doit obligatoirement tenir le bout d'une des ailes du planeur lors de la treuillée. Cette personne est responsable de s'assurer qu'aucun n'aéronef n'est établi en base, en finale ou sur le point de décoller. C'est l'aidant treuil qui prévient le treuillard par radio qu'il peut tendre le câble.

**Piste en service 24R**



**Piste en service 06L**





ix. *Pendant la treuillée*

Pilote et treuilleur appliquent leurs consignes de sécurité.

Au point de départ, personne ne touche ni au câble inutilisé, ni au parachute tant que la treuillée n'est pas terminée (signal : "Fin de treuillée", câble à terre, gyrophare orange éteint).

Le chef de piste observe la treuillée. En cas d'extrême urgence, et s'il estime que c'est encore possible sans augmenter le danger au lieu de le diminuer (en pratique, tant que le planeur n'a pas quitter le sol), il peut demander par radio l'arrêt de la treuillée : Halte – Stop, Halte – Stop, Halte – Stop.

x. *En vol*

Aucun aéronef ne croise la piste pendant la treuillée.

SAUF pour un premier accrochage directement après la treuillée, aucun aéronef ne s'attarde dans un rayon de 500 m verticale.

**30 secondes après le décollage, le câble est de retour intégralement dans le treuil.**





## xi. Procédure de treuillée

### Préparatifs

Quand l'équipage est prêt, le pilote le signale à l'aide en bout d'aile (pouce levé). Celui-ci vérifie que la piste et le circuit d'approche (base et finale) sont libres puis, met l'aile à l'horizontale. Le pilote ou l'aide annonce par radio :

- **PILOTE** : Namur Treuil, K-13, D-2066
- **Treuilleur** : Oui K-13 D20-66

### Départ

- **PILOTE** : Namur Treuil, K-13 solo (double), tu peux tendre le câble HANGAR (ou AUTOROUTE)
- **Treuilleur** : Je tends le câble HANGAR pour un K-13 solo (double), silence radio.

Le treuilleur tend le câble lentement (gyrophare en action). Dès que le câble est tendu, le pilote annonce :

- **PILOTE** : Câble tendu

### Arrêt d'urgence

À tout moment, la procédure de départ peut être interrompue par :

- Halte – Stop, Halte – Stop, Halte – Stop.

### En cours de treuillée

Si la vitesse ne convient pas, le pilote annonce par radio ;

- **PILOTE** : Lentement ou plus vite

Le treuilleur ralentira ou accélèrera immédiatement mais sans brutalité.

Si le planeur dérive latéralement, le treuilleur indiquera :

- **Treuilleur** : Corrige NORD ou Corrige SUD.

Le pilote corrigera immédiatement vers la direction ainsi indiquée.

### En fin de treuillée

Le treuilleur rentre le câble, débraie et dérabote (le gyrophare s'éteint) puis, annonce :

- **Treuilleur** : Fin de treuillée et fin du silence radio.

**A la fin de la consigne de silence radio** le second câble peut être manipulé, le cas échéant.



## 15. Pratique du Parachutisme

Les pilotes largueurs et les parachutistes doivent se conformer rigoureusement aux instructions données par les responsables du ParaClub. En aucun cas, ces instructions ne pourront être en contradiction avec les circulaires GDF 05 et/ou les instructions du Commandant d'Aérodrome.

Le ParaClub n'est autorisé à faire évoluer qu'un seul avion largueur sauf dérogation expresse demandée au Commandant d'Aérodrome et à la direction de l'Aérodrome, laquelle ne sera accordée que si le trafic le permet.

Avant chaque séance de saut, la planche avec la zone de largage en vigueur sera apportée au bureau de navigation.

### **Les pilotes ont l'obligation ....**

- Le matin, avant la session :
  - Le pilote doit se présenter au bureau du Commandant.
  - Il donne la zone de largage prévue, qui se situe au SUD du terrain (hors zone)
- Pendant le vol, annoncer :
  - Largage dans 2 min
    - mise en route du gyrophare du poste d'opérations du ParaClub.
  - Largage dans 1 min
  - Largage en cours - avion en descente
    - Le dispatch Para annoncera à la radio
      - "Toutes les voiles sont au sol" = arrêt des gyrophares

Les pilotes largueurs doivent s'intégrer par le SUD via les points EST et OUEST en fonction de la piste en service et **ne sont en aucun cas prioritaires sur les aéronefs évoluant dans le circuit officiel (NORD)**.

Les pilotes doivent conduire leur vol de façon à éviter le survol des zones agglomérées et à conduire leur descente avec un minimum de nuisance.

**Vitesse d'approche maximum 80 Kts.**



## 16. Hélicoptères

Les décollages et atterrissages seront conduits de façon à ne **survoler aucune habitation**.

Sauf dérogation du Commandant d'Aérodrome ou de son remplaçant, seule la société BestInSky, basée sur le site de l'Aérodrome de Namur, est autorisée à pratiquer les exercices d'écologie et/ou les vols stationnaires pour hélicoptère pour autant que ceux-ci ne gênent pas les évolutions des autres aéronefs.

**Les exercices au sol (stationnaire, ...) qui se déroulent au sud de la piste, seront exécutés en respectant la zone "Tampon" qui protège les zones de travail des drones et en dehors des activités des paras**

Nous rappelons les conditions de franchissement de la ligne rouge délimitant la zone "hélicoptère" sur le parking P1 définies au point 4.8 du présent règlement.



## 17. Activités drones

L'école ESPACE DRONE et l'Aérodrome de Namur disposent d'une "Géozone" définie par SKEYES et qui s'inscrit dans l'ATZ Namur

Cette école de drones généralement active du lundi au vendredi de 09h00 à 17h00 heure locale, déploie son activité principalement sur le site d'atterrissage du para club.

Toute dérogation horaire ou géographique, préalablement acceptée par le gestionnaire du site de l'Aérodrome de Namur, sera transmise au Commandant d'Aérodrome et communiquée à tous les responsables des autres activités par mail et via le bureau de navigation.

**En aucun cas il ne peut y avoir des activités conjointes paras et drones.**

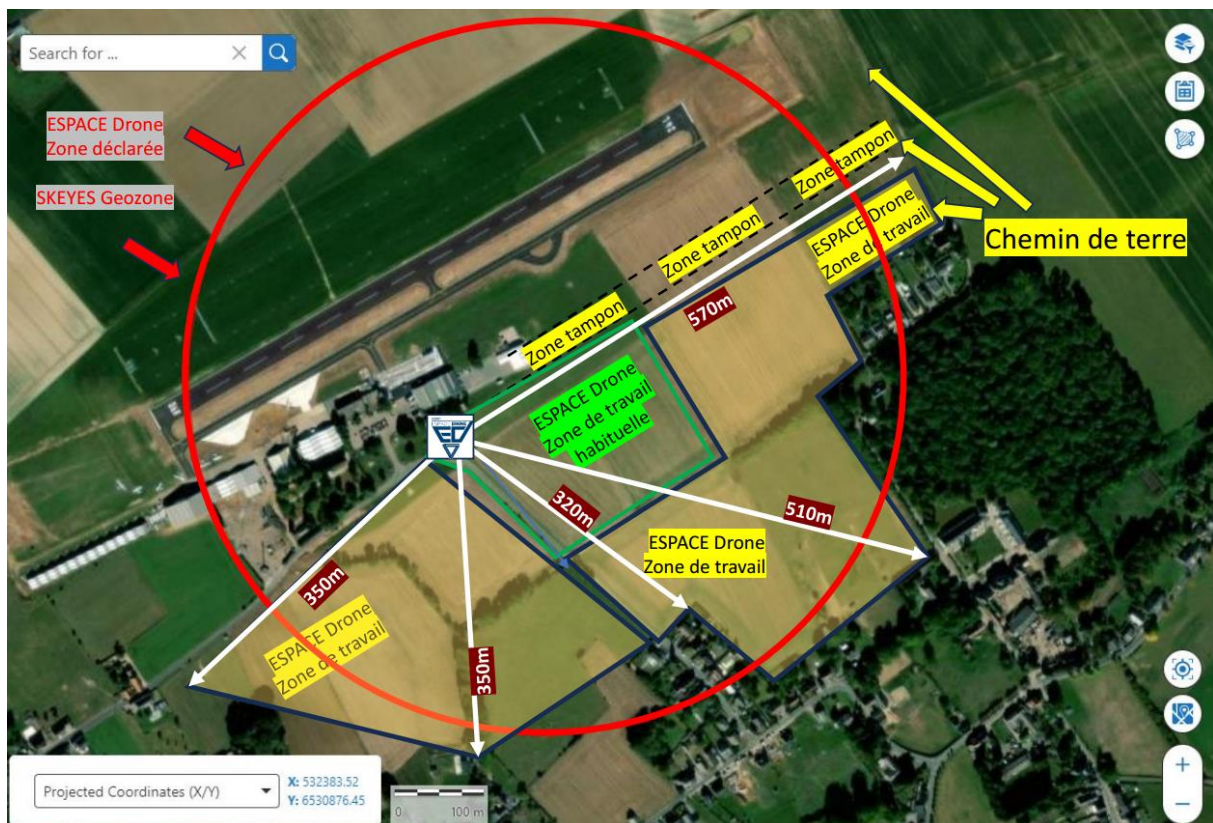
Pour plus de précisions, les zones de travail s'étendent :

- vers l'Est jusqu'au chemin de terre
- vers le sud, jusqu'aux habitations
- vers l'ouest, jusqu'aux habitations

Le schéma ci-dessous, contradictoirement accepté par les responsables des activités qui pourraient être impactées par le fonctionnement de l'école de drones, en précise les zones de travail.

Une zone "Tampon" est matérialisée afin de délimiter un secteur dans lequel aucune activité d'hélicoptères ou de drones n'est permise. Il va donc de soi que les drones resteront au sud de cette zone "Tampon" et les hélicoptères resteront au Nord.

## 17.1 "Géozone" et zones de travail



Le responsable de cours :

- doit se présenter au bureau de navigation avant chaque séance pour y recevoir les instructions auprès du Commandant en service
- doit inscrire le nom du moniteur responsable sur la liste prévue à cet effet
- veillera également à mettre à disposition une radio portable au bureau de navigation.



## **18. Restriction d'activités**

**En raison du nombre de mouvements, les activités suivantes peuvent être interdites ou réduites sur appréciation du Commandant, les dimanches et les jours fériés de 15h00 à 19h00 heure locale**

- TOUCH and GO en avion.
- Circuits et exercices stationnaires en hélico

À toutes fins utiles, il est rappelé que toute personne devra obtenir l'autorisation préalable et écrite du Commandant de l'Aérodrome ou de son représentant et du propriétaire de l'Aérodrome pour effectuer, à titre occasionnel, tout vol, au départ de l'Aérodrome, qui s'inscrirait dans le cadre d'une manifestation commerciale ou promotionnelle.

Il est interdit de vendre ou proposer des boissons au sein des lieux loués sans autorisation du propriétaire de l'Aérodrome.

Il est interdit de proposer un quelconque service de restauration sans l'autorisation du propriétaire de l'Aérodrome.



## 19. Circulation des véhicules

Toute circulation de véhicules à l'intérieur de l'enceinte de l'Aérodrome est strictement interdite sauf dérogation expresse donnée par le Commandant d'Aérodrome, SAUF :

- En cas d'urgence.
- Pour permettre le chargement, déchargement de matériel ou transport de remorques.

La Direction décline toute responsabilité en cas d'accident/incident ou autre accrochage.

La Direction rappelle que l'espace situé entre le hangar planeur et les hangarettes n'est pas un parking.

La circulation se fait en longeant les limites extrêmes de l'Aérodrome.

En aucun cas, les véhicules ne sont autorisés à traverser les taxiways, pistes et seuils de pistes.

Les conducteurs adapteront leur vitesse aux circonstances (vitesse maximum autorisée : 30 KM/Heure).

Les personnes qui viendraient à circuler sur le site de l'Aérodrome doivent le faire phares allumés et feux de détresse clignotants.

Le stationnement des véhicules aux abords de la piste en herbe ne peut se faire qu'avec l'accord du chef de piste planeurs avec un maximum de cinq véhicules, non compris les deux véhicules tracteurs de planeur

Le stationnement de véhicules devant les hangars est formellement interdit.



## 20. Avitaillements à EBNM

Avitailler son avion avec des bidons venant d'une pompe à essence "voiture" est un délit. L'Aérodrome se doit d'être exemplaire en cas de contrôle. Dans un souci de respect de la Loi, nous imposons à nos utilisateurs de se ravitailler à l'une des trois pompes présentes à l'Aérodrome.

**Les avitaillements en carburant via des bidons ne sont pas autorisés à l'Aérodrome.**

Pour respecter la Loi, l'Aérodrome met à disposition de ses utilisateurs de l'AVGAS, de l'UL91 et de la JET-A1.

Si pour une raison méconnue de la direction, votre avion ne vole pas à l'AVGAS ou à l'UL91, merci de le signaler à la Direction de l'Aérodrome afin de trouver une solution "acceptable" à long terme.



**Mesures de précaution pendant les opérations d'avitaillement en carburant sur la zone d'avitaillement :**

- Aucune personne ne peut rester à bord des aéronefs
- Moteur(s) et contact(s) coupé(s)
- Mise à la terre de l'aéronef
- Interdiction de fumer (cigarettes électroniques comprises) et/ou d'utiliser un appareil radioélectrique y compris les GSM
- Interdiction d'effectuer le remplissage des aéronefs avec du carburant contenu dans des récipients apportés par le pilote ou toutes autres personnes
- Réseau d'égouttage avec séparateur d'hydrocarbure
- Nous vous indiquons que le marquage rouge sur les zones d'avitaillement détermine des espaces destinés à protéger les avions en train d'avitailer.





## 21. Circulation des piétons

- Seuls les piétons titulaires d'une licence de vol sont autorisés à circuler librement à l'intérieur de la zone de mouvement de l'Aérodrome. La licence devra être présentée à toute requête du Commandant d'Aérodrome ou de ses délégués.
- Les personnes participant à des baptêmes de l'air doivent être escortées par une personne autorisée par le Commandant d'Aérodrome
- Les personnes participant aux activités de vol à voile seront accompagnées par un responsable lorsqu'ils rejoignent le seuil de la piste en usage.
- En aucun cas, les piétons ne traverseront les pistes, taxiways et seuils de piste.
- Les piétons circulent aux limites extrêmes de l'Aérodrome.



## 22. Sécurité des vols

L'Aérodrome de Namur n'est pas contrôlé.

Toutefois NAMUR RADIO (118,005Mhz) renseigne les éléments utiles aux mouvements aériens et au sol, à savoir la piste en usage, le sens du circuit, le vent en direction et en force, le QNH et ce en français et/ou en anglais.

Il renseigne aussi les équipages sur les évolutions particulières (largage de paras et activités planeurs en cours).

Tout pilote abordant l'Aérodrome de Namur (EBNM) est sensé connaître les prescriptions des AIP et des NOTAMS en cours d'application et s'y conformer. Il doit aussi être en possession de tous les documents et licences nécessaires tant pour lui-même que pour son appareil.

**RAPPEL** : L'utilisation simultanée de la piste asphalte et de la piste en herbe est interdite, pour éviter tout risque d'accident.

+explicite : En d'autres termes, un aéronef n'entamera sa phase de décollage que lorsque le pilote apercevra l'aéronef précédent entamer sa phase de montée initiale.

**Si le trafic s'avérait trop important, les TOUCH AND GO peuvent être temporairement interdits.**



## 23. Notification d'événements

Références légales et réglementaires :

- Règlement (EU) n° 376/2014
- Règlement d'exécution (EU) n° 2015/1018
- Circ. MAS-01 du 26-11-2018
- Arrêté Royal 09 août 2020

Conformément aux dispositions énoncées ci-dessus, la notification des événements repris dans le Reg (EU) n° 2015/1018, auprès de l'EASA, est obligatoire notamment pour les pilotes et les Commandants d'Aérodrome.

Nous rappelons qu'il existe deux types de comptes rendus :

- 1- le compte rendu OBLIGATOIRE des événements aussi repris dans les annexes 1 à 5 de la circulaire MAS-01.
- 2- le compte rendu VOLONTAIRE de tout autre événement susceptible de créer un danger pour la sécurité aérienne.

Ce rapportage doit se faire dans les 72h suivant l'événement,

- Soit directement via l'adresse : <https://www.aviationreporting.eu/>
- Soit par l'intermédiaire du Safety Manager qui se chargera ensuite de faire le rapport pour l'Aérodrome. Il disposera pour ce faire de 72h supplémentaires.
  - Nous rappelons que cette procédure est anonymisée et n'a en aucun cas pour objectif d'identifier un responsable.
  - La protection et l'anonymat du notifiant sont garantis. Toute infraction à ces principes peut être dénoncée auprès de l'organe "Just culture" de la DGTA

Toute information complémentaire concernant la notification d'événements peut être obtenue auprès du Safety Manager de l'aérodrome via l'adresse e-mail [safety@aerodromedenamur.be](mailto:safety@aerodromedenamur.be).



## 24. Remarques générales

Le présent règlement annule les précédents et entre en vigueur le **15 janvier 2024**

Le non-respect du présent règlement entraînera une interdiction de vol dont la durée sera fonction de la gravité de l'infraction et une amende de 500€ sera facturée au propriétaire de l'avion qui ne respecte pas le règlement. 500€ qui seront reversés à une association de notre choix. L'avion ne pourra revoler depuis EBNM que lorsque l'amende sera payée.

En cas de non-respect récurrent au présent règlement, la sanction sera une interdiction de vol à l'Aérodrome de Namur voire un refus de location d'emplacement.

Le personnel du bureau de navigation qui ne fera pas respecter le présent règlement sera suspendu de ses fonctions.

Le présent règlement est édicté sans préjudice à la réglementation aérienne en vigueur et doit être considéré comme subsidiaire aux dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité aérienne.

Le Commandant d'Aérodrome

Herbert DECOUVREUR