



REGLEMENT INTERIEUR

REGLES DE BONNE CONDUITE ET DE SECURITE

1 / CONDITIONS GENERALES

Le terrain classé en catégorie "A", non ouvert au public (clos), est ouvert aux membres de l'AMCOL pour la pratique de l'aéromodélisme. Comme dans tous les clubs, ils doivent pouvoir présenter sur demande leur licence FFAM et leur carte du club. A l'adhésion, une clé de cadenas et une pince de fréquence leurs seront remises, celles-ci devront être restituées en cas de non renouvellement d'inscription.

Des pilotes étrangers au club pourront avoir l'autorisation de vol dans la mesure des disponibilités du terrain, et sur présentation de leur licence FFAM. Il conviendra toutefois de prévenir un des membres du bureau de leur venue pour des raisons de sécurité (assurance, ...). Ces pilotes seront briefés par la personne qui donne l'autorisation, ou coachés par la personne qui reçoit.

En l'état le terrain ne permet pas l'organisation de démonstrations, la disposition des équipements ne permet pas de respecter la distance minimum de 30 m séparant la piste du public. Par mesure de sécurité vis-à-vis des ULM, les vols d'avions à réacteur et pulso-réacteur, les ballons à air chaud ainsi que les dirigeables sont interdits sauf autorisation exceptionnelle.

Entre autres règles de sécurité, il est rappelé qu'il est fortement conseillé de ne pas être seul sur le terrain. En cas d'incident ou d'accident, des numéros de téléphone d'urgence, les coordonnées GPS du terrain et le numéro du stand de tir voisin sont notés dans le bungalow et à l'extérieur sur le panneau d'affichage.

Pour tout nouvel adhérent qui souhaiterait apprendre à piloter ou pour tout pilote qui souhaiterait se perfectionner, l'écologie est prodigué bénévolement par des membres du club reconnus compétents par la fédération via le bureau. Seule une participation aux frais, de carburant, et d'entretien du matériel d'écologie, sera demandée (voir tarif). Si un élève souhaite apprendre à voler avec son propre modèle il devra aussi être équipé d'un ensemble radio Maître/Elève. Il ne pourra évoluer en vol solo et en présence de public qu'à partir du moment où il aura l'accord de son formateur.

Les spectateurs sont admis sur le terrain à condition qu'ils restent dans la zone «public» (7)*, c'est-à-dire qu'ils ne stationnent ni sur la zone de pilotage (à moins qu'ils accompagnent un pilote), ni sur les pistes. Tout pilote qui ne vole pas est lié aux mêmes contraintes.

Les téléphones aux cotés des pilotes "en vol" **doivent être éteints**

Les chiens doivent être tenus en laisse.

Nota : Le symbole * signifie : Voir Plan dernière page

Le présent règlement est basé sur 4 notions majeures :

1 : Le respect des zones de survol, de la zone de vol et des horaires

2 : La disponibilité totale de la piste aux atterrissages

3 : Le respect des fréquences d'émission

4 : Le groupement des pilotes

Il est du devoir, de TOUS, de respecter le règlement et de le faire appliquer. Les contrevenants pourront se voir, en guise d'avertissement « interdit de vol pour le reste de la journée » par l'un des membres dirigeants du club ou par plusieurs membres actifs présents.

2 / EN ARRIVANT SUR LE TERRAIN

Le parking automobile officiel (P1)* est situé à gauche du chemin après la barrière. Il est interdit de garer sa voiture à droite de ce chemin car c'est une zone de survol ULM, il y a donc danger.

L'accès à la zone de vol se fera exclusivement par le chemin. Il est autorisé d'amener sa voiture sur le parking avions (7)* pour le déchargement du matériel sans empiéter sur la piste ULM. Le stationnement en talon (12)* est alors autorisé pour quatre véhicules, avec priorité aux pilotes sur les visiteurs, si un cinquième pilote se présente, TOUT le MONDE "redescend" sa voiture au parking P1.

3 / PREPARATION DU MATERIEL

3/1 LA RADIO

Pour les pilotes équipés en 41 MHz : Avant toute chose, il faut s'assurer que sa fréquence est libre. Dans le cas contraire, il est formellement interdit d'allumer son émetteur.

Si la fréquence est libre, mettre sa pince en face de sa fréquence sur la réglette située à coté du panneau d'affichage.

Comme dans tous les clubs, de nombreux pilotes équipés "en 2,4" utilisent encore ponctuellement la fréquence de 41 MHz. Ceci pouvant entraîner une confusion et un oubli capable de mener à un accident, les pilotes équipés en 2,4 GHz devront donc également épingleur leur pince et ce dans la partie inférieure de la réglette réservée à cette fréquence.

En bande 41, si deux fréquences ne sont séparées que de 10 kHz ou de 20 kHz en bande 72, il est préférable de vérifier au sol qu'il n'y a pas d'interférences entre les récepteurs concernés. Si des interférences existent, les pilotes doivent agir comme s'ils avaient la même fréquence.

3/2 L'AVION

La sécurité ne peut être assurée qu'avec un matériel en parfait état.

Le démarrage d'un moteur ne doit s'effectuer qu'après s'être assuré qu'il n'y a aucun danger à proximité et en évitant que la poussière soulevée par le souffle de l'hélice ne soit

dirigée sur le matériel entreposé aux alentours, notamment pour le test de la carburation, avion incliné à 45°

4 / LE VOL

Les vols de modèles équipés de moteurs thermiques sont limités aux horaires suivants :

En semaine : de 9h à 12h et de 14h à 19h30.

Le samedi de 9h à 12h et de 14h30 à 19h.

Les dimanches et jours fériés de 10h à 12h.

Les vols des modèles équipés de moteurs ou turbines électriques ne subissent aucune restriction d'horaire

4/1 LES AVIONS, LES PLANEURS, MOTOPLANEURS ET PARKFLYERS

Porter l'avion près de la piste ou le taxier en bout de taxiway, puis : Demander aux pilotes en vol l'autorisation d'utiliser la piste. L'autorisation étant accordée, il est possible d'utiliser la piste pour décoller, soit par roulage, soit par lancer main.

Le décollage: Il doit s'effectuer naturellement face au vent et donne le sens de rotation pour la séance. Les passages au dessus de la piste doivent donc s'effectuer face au vent. Après le décollage, le pilote doit se placer le plus rapidement possible dans la zone de pilotage (2 ou 8)* auprès d'autres pilotes éventuels pour pouvoir communiquer.

Il est impératif que la piste soit toujours libre et dégagée. Dans le cas d'une installation spéciale (préparation de remorquage d'un planeur par exemple), les acteurs devront en informer les pilotes (en vol ou non) et attendre leur accord avant d'installer le matériel et agir avec le souci constant de la sécurité.

Les vols : ne sont autorisés que sur la partie QUEST du terrain dans une bulle de rayon 300 m à une altitude maxi de 150 m, délimitée à l'EST par le bord de la piste.

Le président du club tient à disposition un altimètre pour effectuer des relevés.

Si l'arrivée d'un ULM est signalée, le décollage est interdit, les avions en vol doivent atterrir sans délai et sans mettre en péril la sécurité de l'ULM.

La zone à l'EST de la piste est réservée à l'approche et à l'atterrissage des ULM. Le survol de la zone de pilotage et a fortiori de la piste ULM, du parking avions et de la zone « public » est interdit. De plus et pour mémoire, au Nord, le Chemin de Méginand n'est éloigné que de 175 m du bout de la piste ; Sachant que le survol d'une route n'est autorisé que pour décoller ou atterrir, son survol doit donc être fait avec prudence, la circulation sur ce chemin ayant beaucoup augmenté.

Toute manœuvre présentant un danger pour les autres avions en vol (passage de la piste à contre sens suite à un renversement, touch and go, voltige au dessus de la piste ...) doit être

annoncée et avoir reçu accusé réception des autres pilotes voisins avant son exécution.

Bruit : Il est utile de rappeler que lorsqu'un appareil évolue à 300m à l'Ouest, il se trouve ainsi à : 150m des HABITATIONS de particuliers situées dans la ZA voisine ! Si un modèle est jugé bruyant, le président du club tient à disposition un sonomètre pour effectuer des mesures et vérifier si l'appareil entre dans les normes FFAM. Il est fortement recommandé de limiter à 4 le nombre d'avions en vol simultané.

Vol Solo: Exception sera faite à un pilote souhaitant réaliser un vol "solo". Exemples: Premier vol d'un nouvel avion / Vol d'un Jet / Entraînement pour un brevet avec enchainements de figures, d'où vols à contresens etc.

Dans ce cas, le pilote demandera l'autorisation à tous les pilotes présents. Il informera aussi les autres personnes présentes si ses intentions sont d'atterrir sur la piste ULM en herbe. La même règle s'appliquera à un pilote souhaitant treuiller ou catapulte un aéromodèle, sans perdre de vue que si un ULM venait à se présenter il faudrait démonter le matériel dans les plus brefs délais.

Atterrissage :

Trois cas de figure peuvent se présenter : Atterrissage normal, atterrissage d'urgence (moteur calé par exemple) ou atterrissage d'un modèle sans train d'atterrissage.

Pour un atterrissage normal, le pilote indique son intention aux autres pilotes en vol. Il lui appartient alors d'effectuer sa manœuvre en toute sécurité, si un avion est au décollage ou si un autre avion vient de se poser, il doit attendre que la piste soit libre pour atterrir.

Une fois l'avion posé, le pilote ne peut pénétrer ou faire des évolutions sur la piste qu'après s'être assuré qu'il n'y a pas de danger comme par exemple un autre avion en procédure d'urgence à l'atterrissage. La piste doit être dégagée le plus vite possible, soit en allant chercher l'avion, dans ce cas le moteur doit être arrêté avant la manipulation de l'appareil, soit par taxiage mais celui-ci devra être stoppé en fin de taxiway, avant la zone public.

Pour un atterrissage d'urgence, le pilote doit prévenir les autres pilotes en vol de l'incident en annonçant clairement et fortement son problème (exemple: PISTE... moteur calé ...) il obtient alors la priorité d'atterrissage. Si un autre pilote s'apprêtait à atterrir il doit patienter et s'il s'apprêtait à décoller il doit dégager la piste afin de favoriser la prise de terrain de l'avion en difficulté.

Pour l'atterrissage d'un modèle sans train d'atterrissage nécessitant donc l'atterrissage sur la piste ULM en herbe, le pilote devra avertir non seulement les autres pilotes mais toutes les personnes présentes, si possible avant de décoller mais impérativement avant de poser son modèle.

4/2 LES HELICOPTERES ET MULTI-ROTORS

Le pilote, se placera dans la deuxième moitié, coté piste, du taxiway (6)* et pourra déposer son modèle dans l'herbe en bout de taxiway pour le faire décoller sans avoir à subir les

inconvénients dus au soulèvement des graviers de la piste.

Les pilotes suivront les mêmes règles de vol que pour les avions. Néanmoins, il reste souhaitable d'alterner les vols avec les avions, ceux-ci étant classés "prioritaires" par le club, de par la configuration du terrain.

La zone (10)* n'étant que très peu utile n'est pas systématiquement entretenue. Sur demande, elle pourra l'être mais seulement pour l'apprentissage de vols stationnaires ou de très faibles amplitudes.

Le vol 3D en hélicoptère est proscrit pour des raisons de nuisances sonores (sauf autorisation exceptionnelle)

4/3 LES INDOOR

Les modèles indoor pourront évoluer dans la même zone et avec les mêmes règles que les avions. Cependant, lorsque les différences de caractéristiques des modèles en l'air seront trop importantes au risque de devenir dangereuses, le pilote du modèle indoor pourra se déplacer vers la zone (11)* pour évoluer sur la zone (9)*

Une attention particulière sera nécessaire, lorsque des pilotes avions seront présents dans la zone pilote sud (8)*, cette zone ne devra en aucun cas être approchée ou survolée.

5 / LA FIN DE LA SÉANCE DE VOL

Une fois sa radio éteinte, il faut libérer sa fréquence en retirant sa pince. A partir de ce moment, il est interdit de rallumer sa radio.

Il faut veiller à ne rien laisser sur le terrain, ni aux alentours. Si un crash a eu lieu, il faut, dans un esprit de propreté et d'autodiscipline, ramasser TOUS les débris (penser aux animaux, aux tondeuses et aux cultures environnantes qui seront moissonnées !) Lors du nettoyage d'un modèle thermique en fin de séance, il est souhaitable d'asperger le dessus de la table pour la dégraisser avec son propre produit détergeant (celui utilisé pour le nettoyage de l'avion). La même attention doit être portée aux reliefs d'un repas ou d'un casse-croûte. Le respect de l'environnement s'impose à tous. Les vidage et ramassage de la poubelle n'étant pas simples, il est souhaitable dans la mesure du possible que les déchets les plus encombrants soient emportés ou, au minimum, compactés (ex : les bidons de carburant...).

Le dernier pilote d'une séance qui retirera sa pince de fréquence enlèvera aussi la ou les pinces oubliées par les collègues pour les ranger sur l'ancienne réglette dans l'angle du bungalow.

Pour quitter le terrain, il faut emprunter le même chemin qu'à l'arrivée. Il est impératif que la dernière personne quittant le terrain ferme la barre avec le cadenas.

6 / Réglementation

Il appartient à chacun de respecter les réglementations en vigueur dans notre pays (France), en particulier sur le terrain.

Chacun est donc responsable de prendre connaissance des contenus de ses

réglementations, d'en comprendre le sens et les devoirs induits.

Ceci vaut en particulier pour la loi dite « loi drone » du 24 octobre 2016, ainsi que ses évolutions potentielles à venir.

Le bureau de l'AMCOL n'a pas vocation à fournir les textes des réglementations, de les expliquer, de s'assurer de leur pleine compréhension et de leurs applications. En cas de contrôle des autorités, chacun est responsable individuellement de ces actes.

Il est indispensable pour le plaisir et la sécurité de tous de respecter ces quelques règles, afin de vivre ensemble notre passion de l'aéromodélisme dans la joie et la bonne humeur !

En accord avec le club de Marcy/ Savigny (CAMS) il est possible de voler en Indoor le mercredi soir (20h30 / 22h) au gymnase des coquelicots de Tassin la demi-lune.

En cas de changement de coordonnées personnelles (adresse, téléphone, e-mail ...) tout adhérent devra le signaler au comité directeur dans les plus brefs délais

BONS VOLS ET HEUREUX ATERRISSAGES

