



# REGLEMENT INTERIEUR

(Section OUTDOOR)

## Les Ailes du Causse Lotois

### POINT 1 : OBJET - fonctionnement administratif

Le présent **règlement intérieur** a pour objet :

De compléter les statuts pour préciser les modalités de fonctionnement du club « Les AILES DU CAUSSE LOTOIS ».

De définir les conditions de la pratique de l'activité « OUTDOOR ». Celle-ci est pratiquée sur la commune de Miers au lieu-dit « Pech de Rhodes ».

A cette activité aéromodélisme, ne sont autorisés que la préparation et la mise en vol des aéronefs radiocommandés suivant : avions, planeurs, hélicoptères, multi-rotors.

Il s'appliquera jusqu'à ce qu'il soit annulé ou remplacé par une nouvelle version, sur décision du Bureau Directeur.

Tout membre actif doit être en conformité avec la réglementation en vigueur.

Quel que soit la pertinence de ce règlement, il ne saurait en aucun cas se substituer au bon sens.

### Point 2 : ADHÉSION – ASSURANCES – SINISTRES

#### Adhésion :

Après son inscription, le nouveau membre pratiquant devra présenter son matériel et sa mise en œuvre pour un contrôle de conformité ainsi que sa capacité à faire voler son ou ses aéronefs dans les conditions de sécurité sous le contrôle de l'un des instructeurs du club. Si toutes les règles de sécurité ne sont pas respectées, ce dernier aura la possibilité de bloquer l'avion au sol et l'interdire de vol.

L'association peut limiter le nombre de membres pour diverses raisons (nombre d'élèves à l'écolage trop important en fonction du nombre de moniteurs, des moyens matériels disponibles, des moyens d'organisation, des ressources financières).

### **Assurances -sinistres :**

Avec la licence fédérale, le membre du club dispose d'une assurance responsabilité civile et individuelle accident dans le cadre de la police souscrite par la FFAM.

Pour plus de précisions, l'adhérent peut être renseigné en allant sur le site de la FFAM à la rubrique « assurances » ou demander au Bureau Directeur.

Si le membre du club considère que les montants de garantie ne lui sont pas suffisants, il peut souscrire une assurance complémentaire individuelle accident auprès de l'assureur de son choix.

En cas d'accident, en informer le BD et aller sur le site de la FFAM dans le « contenu informatif » pour télécharger la déclaration de sinistre qui est à envoyer dans un délai de 5 jours.

### **Point 3 : SANCTIONS – EXCLUSIONS**

Il est rappelé que les dirigeants ont la responsabilité de la bonne marche du club, et de l'application du présent règlement intérieur, notamment le respect de la sécurité et de la discipline.

En complément de l'Article 6 des Statuts concernant une radiation et suivant la gravité du sujet à traiter, le BD peut envoyer une lettre de mise en demeure au membre visé pour l'informer de la situation.

Suivant l'importance du litige, le Bureau Directeur pourra convoquer à une réunion le membre visé accompagné, s'il le désire, d'un autre membre pour l'assister.

Après un vote du bureau Directeur, les dirigeants pourront décider d'une radiation et se réservent le droit d'engager des poursuites judiciaires envers le contrevenant, par délégation auprès d'un avocat.

Selon la gravité des faits, le membre visé aura un avertissement ou sera définitivement radié.

Ce membre peut être exclu pour les motifs suivants :

- Le non-respect des choses, du matériel ou des personnes,
- Le non-respect flagrant des statuts et du règlement intérieur ou d'une consigne de sécurité,
- Pour des motifs graves préjudiciables au club.
- Un comportement dangereux au sol et en vol
- Un état d'ébriété ou sous l'emprise de drogues.

### **Point 4 : COURTOISIE - DROIT à L'IMAGE –**

#### **COURTOISIE :**

Il est rappelé l'importance des relations correctes entre les membres afin de garantir une bonne ambiance au sein du club, et que de ce point de vue, tout comportement verbal agressif, tenir des propos désobligeants envers les autres membres, est passible d'une sanction, voire d'exclusion en cas de récidive.

La finalité du club étant la pratique de l'aéromodélisme, l'association est apolitique et aconfessionnelle, et que dans ce contexte, les discussions d'ordre politiques ou religieuses sont prohibées, tant sur le terrain que dans les locaux du club avec le souci de minimiser les risques d'incident.

Les propos discriminatoires en raison de l'âge, du sexe, de la race, religions ou tout autres raisons sont interdits et appelés à être sanctionnés s'il y a lieu.

A votre arrivée, un bonjour amical à toutes les personnes présentes, permet d'entretenir des rapports courtois et amicaux.

On ne peut exprimer des sentiments hostiles envers un membre du club, simplement pour des raisons d'inimitié ou d'aversion.

On doit maintenir au sein du club, une ambiance polie, amicale, faite d'entraide, de respect mutuel et de camaraderie.

### **DROIT A L'IMAGE :**

Dans le cadre de leur activité aéromodéliste, les membres acceptent que soient diffusées leurs images (photos, vidéos) pour la promotion du club.

Ce droit à l'image étant exclusif, le membre peut revenir à tout moment sur cette autorisation en signalant sa décision au BD.

## **POINT 5 : UTILISATION EQUIPEMENTS - accès terrain**

### **Informations site du Pech de Rhodes :**

COORDONNEES GPS TERRAIN = Nord latitude =  $44^{\circ}.51'.35'',176 = 44.8597711^{\circ}$  (décimal)

Est longitude =  $1^{\circ}.42'.22'',575 = 1.7062708^{\circ}$  (décimal)

### **Les équipements :**

Piste : 130 m x 15m - Orientation piste à  $280^{\circ}$  à l'Ouest = **la 28** et à  $100^{\circ}$  à l'Est = **la 10**

Altitude 375m

Des tables de préparation sont à disposition des adhérents pour le montage et la préparation des aéronefs. Elles doivent être libérées si d'autres aéromodélistes en ont besoin

La manche à air est stockée dans le local. Il est conseillé de la mettre en place avant chaque séance de vol. A la fin de l'activité, la remettre dans le local pour éviter la détérioration.

Portail côté Ouest : 20m de large, s'ouvre entièrement pour faciliter l'atterrissage sur la 10 ou décollage /atterrissage sur la 28. Ne pas hésiter de perdre 5mn, il peut éviter une casse !!!

Attention à l'ouverture de ce portail : si présence d'animaux (vaches, chevaux, moutons) vérifier si la pose d'une clôture électrique a été faite. A refermer obligatoirement après la fin de l'activité.

Portail d'accès parcelle : A refermer obligatoirement après la fin de l'activité.

L'accès au terrain pour la pratique de l'aéromodélisme est strictement réservé aux licenciés FFAM, avec leur licence validée.

La présence d'un seul membre sur le terrain est déconseillée et, de ce fait, le club se dégage de toutes ces responsabilités envers ce dernier. A minima, il devra être accompagné d'un autre membre pour des raisons de sécurité.

Les familles, visiteurs, enfants, ne doivent pas dépasser la barrière de sécurité. Un plan de la zone est présent sur le terrain.

**Lors de la pratique de l'activité au terrain, les propriétaires d'animaux doivent impérativement les tenir en laisse à une distance de sécurité suffisante de la zone de préparation des aéronefs réservée aux pilotes et assistants.**

Tous les véhicules (voitures, remorques, motos, quads etc...) devront être stationnés dans les zones de parking prévues à cet effet.

Le terrain est ouvert tous les jours de l'année, de 9 heures à 19 heures, sauf exception décidée par le Bureau Directeur, lors de manifestations extraordinaires.

La responsabilité de chaque aéromodéliste est engagée dès lors qu'il pénètre sur le terrain.

#### **POINT 6 : AEROMODELISTES EXTERIEURS au club**

Les aéromodélistes extérieurs au club, pourront utiliser le terrain du Pech de Rhodes aux conditions suivantes :

- Pour un aéromodéliste résidant en France, être en possession d'une licence FFAM validée de l'année en cours, et de pouvoir la présenter à l'un des membres présents.
- Pour un aéromodéliste ne résidant pas en France, obligation d'une assurance valable sur le territoire.
- Il doit demander au Président ou à l'un des membres du Bureau directeur, l'autorisation d'utiliser le terrain pour voler.
- De respecter le présent règlement intérieur

Dans le cas d'un aéromodéliste (en vacances, de passage, ou invité) désirant voler sur le terrain du Pech de Rhodes plus de 2 fois, il devra s'acquitter d'une participation forfaitaire de 15.00 € et être en possession de sa licence fédérale validée de l'année en cours.

- N'étant pas membre de l'association, cet aéromodéliste ne peut donc pas assister à aucune réunion ou assemblée.
- 
-

## **POINT 7 : CONSIGNES-REGLES de SECURITE**

### **En cas de blessures légères :**

Une trousse à pharmacie est disponible pour les premiers soins dans un coffret sous la vitrine d'affichage.

Cette trousse peut s'avérer utile pour les premiers soins, merci de signaler au BD toutes anomalies après utilisation.

Pour le respect de tous, merci de respecter cette pharmacie qui peut être très indispensable. Un contrôle régulier des produits périssables est assuré.

### **EN CAS D'URGENCE**, des informations à connaître pour alerter les secours :

Pompiers = 18 ou 112      Urgence absolue = 15

Les coordonnées GPS du site à communiquer aux services de secours : Pech de Rhodes à Miers

Nord Lat : 44°.51'.35",176 ou 44,8597711°

Est long : 1°.42'.22 ",575 ou 1,7062708 °

Ces informations sont affichées sur le tableau d'affichage

### **Comportement dangereux au sol :**

La préparation des aéronefs est un moment important où beaucoup de contrôles sont à faire. La phase de démarrage des moteurs est délicate et les risques sont bien présents.

S'il est constaté un comportement dangereux du pilote dans la préparation de son modèle, tout membre peut lui signaler cette mise en danger, pour lui-même ou ces collègues. Le BD doit en être informé pour prendre les mesures nécessaires si besoin.

### **Comportement dangereux en vol :**

Le club rappelle l'importance de l'acuité visuelle pour l'activité et préconise un accompagnement si besoin.

## **POINT 8 : GESTION MATERIELS**

### **Matériels écolage :**

L'association met à disposition pour la formation au pilotage **3 avions** :

1 avion Thermique 3 axes en double commande

1 planeur mousse électrique 3 axes en double commande.

**1 avion extra 300 mousse électrique pour écolage voltige (total 3 avions écolage)**

Ce matériel (liste non exhaustive) est entièrement géré par un ou plusieurs moniteurs, les casses éventuelles sont prises en charge par l'association.

### **Matériels de tonte :**

Un tracteur tondeuse permet l'entretien de la piste et de ces abords.

Une assurance est souscrite chaque année en cas de sinistre avec ce matériel.

L'entretien de ce matériel est réalisé en début d'année par des bénévoles du club ou par un atelier de motoculture .

La tonte est assurée par un membre bénévole pour assurer notre activité en toute sécurité.

## **POINT 9 : ENTRETIEN TERRAIN-ABORD -LOCAL**

### **TERRAIN ET ABORD :**

Les pilotes, les familles et les visiteurs, sont priés de ne laisser aucun débris sur le terrain et ses abords ainsi que dans les zones de convivialité, charge à chacun d'eux de maintenir ces zones en parfait état de propreté.

Un réceptacle est prévu pour tout ce qui est chiffons souillés et autres. Les déchets et emballages alimentaires doivent impérativement être emportés.

Lors du crash d'un modèle, le propriétaire du modèle doit assurer l'évacuation de tous les débris dans la zone concernée (casse des hélices et des pâles cassées) Il est impératif de récupérer les débris. Le troupeau de moutons se trouvent de temps en temps sur le terrain, et ces animaux pourraient ingérer ces débris.

L'association étant locataire du terrain, il est rappelé à chaque adhérent de prévenir le Bureau en cas de situations anormales survenant sur la parcelle.

Pour le confort de tous les pilotes et de leurs modèles, la piste en herbe est tondue avec soin ainsi que les abords. Il est demandé à tous les pilotes d'intervenir eux-mêmes sur toute la zone « piste » pour évacuer les éventuels cailloux ou objets, et de signaler au BD toutes anomalies (trous creusés par des bêtes par exemple)

L'activité associative est essentiellement basée sur le bénévolat, les moyens financiers nous obligent à réaliser en interne l'essentiel des travaux d'entretien et d'aménagements nécessaires pour notre club. Le BD peut demander de l'assistance aux membres pour la réalisation de ces travaux.

Il est attendu que chaque membre prenne une part active aux travaux d'entretien et d'aménagement des structures (terrain, locaux), dans la mesure de ses capacités physiques et de ses disponibilités.

### **LOCAL :**

L'association met à disposition un local pour le confort de tous les aéromodélistes Une partie est fermée à clef.

Après chaque utilisation du local, les volets, fenêtre, auvent, et porte d'accès doivent être refermés à clef.

A l'intérieur, une poubelle est en place, merci de l'utiliser.

## **TOILETTE SECHE :**

Mise à disposition, à laisser cet endroit comme vous aimez le trouver en entrant !!!

## **POINT 10 : PREVENTION – CONDUITES à RISQUE**

Dans son activité, l'association tient à préciser la dangerosité de diverses conduites à risques telles que les consommations immodérées d'alcool, de tabac, la prise de produits illicites de type drogues et dopages, etc.

L'association a l'obligation d'avertir, de prévenir, de sanctionner, suite à d'éventuels excès.

Elle peut interdire un pilote à faire évoluer son aéronef lorsque ce dernier est dans un état d'ébriété ou sous l'emprise de drogues.

En cas de consommation excessive, toutes ces personnes engagent leur propre responsabilité dans l'enceinte du terrain et dès qu'elles la quittent.

La consommation d'alcool doit être mesurée et modérée, chacun doit se sentir responsable à titre individuel comme à titre collectif.

## **POINT 11 : SECTIONS**

La section « Outdoor » sur le site de Miers.

La section « Indoor » au gymnase » de St Céré .

Ces deux sections fonctionnent sous la même responsabilité du Bureau Directeur et sont réglementées par ces présents Statuts et en complément par ces deux règlements intérieurs « Outdoor » et « Indoor »

## **POINT 12 : RESPONSABILITE PARENTS/ ASSOCIATION**

Les adhérents mineurs sont sous la responsabilité des parents ou accompagnants qui doivent rester si possible sur le terrain ou en cas d'absence, sous la responsabilité de leur moniteur pour l'écolage.

Pendant l'activité au terrain, le club est responsable des adhérents mineurs. Le club n'est plus responsable à partir du moment où les parents viennent rechercher leur enfant.

Pour les mineurs accédant seuls au terrain (vélo, moto) le club est responsable seulement pendant son activité dans l'enceinte du terrain.

## POINT 13 : LES MODELES

Consulter le site FFAM à la rubrique « REGLEMENTATIONS » et sur le guide de la DGAC pour la réglementation en vigueur.

**Voir les 2 documents FFAM : formation télépilote et loi drone mis sur notre site ACL**

### **FORMATION et ENREGISTREMENT des aéronefs pilotés :**

**En cas de contrôle au terrain, chaque adhérent de plus de 14 ans doit posséder avec ses papiers sur lui**

- Sa licence en cours de validité imprimée.
- Son attestation de formation télépilote valide .
- Ses extraits du registre de ces modèles de plus de 800g après les avoir enregistré sur Alpha-Tango.

**Pour les moins de 14 ans, pas de formation télépilote.**

**Il doit pratiquer au sein d'une association affiliée et sur un site également affilié. En dehors des sites identifiés, il doit être sous la responsabilité d'un adulte ayant suivi la formation.**

**Pour les vols d'initiation, quelque soit l'âge, ce dernier doit pratiquer au sein d'une association affiliée sur un site affilié et être sous la responsabilité d'un adulte ayant suivi la formation.**

**Pour tous les adhérents propriétaires pratiquant avec un aéronef de plus de 800g, il doit avoir sur chacun de ses modèles :**

- Son numéro d'exploitant du propriétaire FRA suivi de numéros et lettres.
- Son numéro d'identification UAS-FR suivi des numéros à coller sur le modèles (visible à 30 cm)

**Si l'adhérent a moins de 14 ans avec un modèle de plus de 800g, c'est le représentant légal (parent, tuteur) qui ouvre un compte sur le site Alpha-Tango, enregistre le modèle, imprime l'extrait du registre, met son numéro FRA dans le modèle et colle l'UAS sur le modèle de l'adhérent (visible à 30 cm).**

Il est impératif que les moteurs soient équipés d'un échappement silencieux efficace, qu'elle que soit la cylindrée et d'une hélice adaptée pour ne pas dépasser la mesure de 92 décibels, compte tenu du mode d'évaluation fixé par la FFAM, ceci afin de respecter au maximum l'environnement.

Il est conseillé d'utiliser des moteurs thermiques 4 temps plus silencieux que les 2 temps.

Un sonomètre est à disposition pour contrôler l'émission de bruit de nos aéromodèles. A demander si nécessité.

Les hélices métalliques ou les hélices dont les pales ont été réparées, de même que les moteurs, lests, charges diverses, mal fixés et susceptibles de s'éjecter en vol, sont totalement interdites.

Il faut observer une grande prudence avec les hélices ayant subies un choc, une pale peut se détacher et provoquer de graves blessures de même avec les cônes d'hélice de mauvaise qualité ou mal fixés.



L'alimentation électrique des équipements de radiocommande doit obligatoirement être effectuée à l'aide d'accus soudés. Tout support présentant des contacts à ressorts est considéré comme dangereux. Il est recommandé d'utiliser des batteries. Le club se décharge de toutes responsabilités si ces recommandations ne sont pas respectées.

A vérifier la charge correcte de chaque batterie émetteur et récepteur avant chaque vol.

Conseils = renouvellement des batteries émetteur / réception tous les 3 ans.

Coût par batterie =25€ pour un avion de 200 ou 300€ !!!! ou plus.

En outre, pour la sécurité, il est recommandé de faire réviser les radiocommandes (émetteur et récepteur) par un réparateur officiel tous les trois ans en moyenne et de conserver la facture en cas d'accident.

Attention également lors d'un crash sévère, il est conseillé de faire réviser le récepteur de cet aéronef même s'il semble encore fonctionner normalement.

En outre, le simple bon sens recommande de vérifier avant tout vol, que le modèle est en état de voler en toute sécurité, les commandes en bon état, leurs sens de débattement, les accessoires mécaniques, électriques et électroniques, convenablement branchés et sécurisés (scotch ou clips), réservoir de carburant convenablement alimenté.

Lors d'un premier essai d'un nouvel aéronef, il est conseillé de faire un essai de portée réduite s'il est réalisable sur l'émetteur.

### AEROMODELES DE CATÉGORIE A :

Aéromodèles motorisés ou non, de masse maximum au décollage inférieur à 25 kilogrammes, comportant un seul type de propulsion qui doit être inférieur ou égal à 250 cm<sup>3</sup> de cylindrée pour la version thermique, ou une puissance inférieure ou égale à 15 kilowatts pour l'électrique et le turbopropulseur, et de 30 déca newtons (30 KG) pour le réacteur.

Pour une manifestation donnant lieu à appel à public, obligation d'une qualification de pilote de démonstration QPDD valide.

### AEROMODELES DE CATÉGORIE B :

Tout aéromodèle ne correspondant pas aux caractéristiques de la catégorie A+ autorisation de vol valide délivrée par la DGAC (vaut QPDD si manifestation avec appel à public)

## CATÉGORIE MULTI-ROTORS :

Les propriétaires et pilotes de multi-rotors doivent connaître la réglementation en vigueur et se renseigner auprès du site de la FFAM ou de la DGAC. Voir les 2 documents FFAM : formation télépilote plus loi drone mis sur notre site ACL.

Tout pilote possédant un multi-rotor de loisir d'un poids égal ou supérieur à 250 grammes doit avoir son attestation de suivi de formation de télé pilotage.

Par le biais de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), la formation se fait gratuitement sur le site suivant : [fox-alphatango.aviation-civile](http://fox-alphatango.aviation-civile)

Les multi-rotors sont admis au même titre que les autres aéronefs dans le cadre de la législation en vigueur. En particulier :

Limite verticale à 150 m sol

Hors agglomération.

Uniquement en vol à vue.

Vol obligatoirement en double commande pour les vols en immersion, avec 2° pilote à vue permettant de limiter la distance maximale.

Sans enregistrement de vidéo à but commercial ou publicitaire

Le vol de multi-rotors à partir de notre terrain d'évolution ne devra en aucun cas sortir de la zone habituellement dévolue aux aéronefs à voilure fixe ou à voilure tournante. De même, les prises de vue aériennes devront respecter ce même espace. En parallèle de cela, garder en mémoire que la réglementation nous impose le vol à vue.

## CATÉGORIE HÉLICOPTÈRES :

L'évolution de ces appareils se fera sur la piste. Les hélicoptères sont assimilés à des avions et doivent en ce sens se conformer à leurs règles, à savoir utilisation de la piste et positionnement du pilote sur l'aire de pilotage.

Le vol simultané d'hélicoptères en translation et d'avions en tour de piste est interdit. Les membres devront s'accorder pour voler chacun leur tour.

### **Règles de sécurité hélicoptère et drones :**

- 1) Les consignes applicables par les pilotes d'avions le sont aussi pour les pilotes hélicoptères et les multi-rotors
- 2) 2) Les hélicoptères thermiques sont démarrés au parking, mais les rotors sont maintenus jusqu'à l'aire de vol, et c'est uniquement sur la piste que sont faits les essais moteurs.

3) Le retour des hélicoptères sur la zone de préparation est formellement interdit en présence de personne soit au point de pilotage soit dans un rayon de 20 m.

## **POINT 14 : EVOLUTION des MODELES**

HAUTEUR MAXIMALE sol / aéronef = 150m sauf sur demande Notam pour IC ou meeting.

Consulter le site FFAM à la rubrique « réglementations » et sur la DGAC.

### Utilisation des fréquences :

La majorité des aéromodélistes utilisent la bande de fréquence en 2.4ghz et peuvent voler en toute tranquillité avec plusieurs émetteurs simultanément.

Il existe une minorité d'aéromodélistes utilisant toujours la bande FM sur nos terrains.

Avant de se préparer pour un vol, l'aéromodéliste utilisant un émetteur FM doit demander si d'autres aéromodélistes sont aussi sur une fréquence FM.

Après avoir interrogé ces collègues, il peut alors allumer son émetteur s'il a eu la confirmation qu'il est le seul à voler en FM.

Si plusieurs aéromodélistes sont en FM, un tableau de fréquence est toujours à disposition au terrain pour gérer l'utilisation simultanée des fréquences.

Le club dégage sa responsabilité en cas de crash entre aéronefs utilisant la même fréquence.

Les téléphones portables sont déconseillés dans la zone d'évolution des aéromodèles et plus globalement sur toute zone où il est possible d'avoir un émetteur de radiocommande en fonctionnement.

La transmission en 2.4ghz se dégrade si un obstacle se trouve entre l'émetteur et l'aéronef (un arbre par exemple)

Il faut éviter de passer soi-même devant le pilote et son émetteur en 2.4 lorsque ce dernier fait évoluer son aéronef.

Seuls, les aéromodèles répondant aux normes et réglementations en vigueur peuvent être mise en œuvre.

En aucun cas, les membres du Bureau Directeur ne pourront être tenus pour responsable des accidents qui peuvent survenir aux membres de l'association.

Le Bureau Directeur, ou toute autre personne désignée par celui-ci, est chargé de faire respecter les différentes consignes, et en particulier celles relative à la sécurité. Ils ont autorité pour interdire l'utilisation de tout appareil, produit ou matière dangereuse dans les locaux ou sur les terrains.

En pilotant nos aéronefs, il est conseillé de mettre son téléphone mobile en mode avion (hors ligne) ou le poser en dehors de la zone pilote. Ne pas laisser dans nos poches de vêtements.

### **ZONE D'EVOLUTION :**

Respecter l'espace d'évolution défini sur le terrain du « Pech de Rhodes ».

Interdiction de sortir de la zone de vol autorisée qui est définie par la piste (axe de piste) et toute la zone au Nord de celle-ci.

Interdiction de survol du hameau de « Auru » situé au Sud Est de la piste. (Hors zone d'évolution)

Un plan dimensionné, déterminant cette zone, est affiché dans la vitrine d'affichage.

Des tables de démarrage sont à disposition des aéromodélistes pour démarrer leurs modèles en toute sécurité à défaut de ne pouvoir se faire assister par un autre pilote pour maintenir le modèle.

Pour la sécurité de tous si on a un assistant, il est conseillé d'effectuer le démarrage du moteur thermique sur la table au ralenti. La mise des gaz et la pointe doivent s'effectuer à l'écart de la table de démarrage vers le bord de piste afin de minimiser les risques avec les hélices et cônes.

Cette règle peut être appliquée également avec les propulsions électriques.

Pour les modèles ne pouvant pas être mis en œuvre sur la table de démarrage, « une masse d'arrimage est aussi à disposition et doit être utilisée pour maintenir l'aéronef si aucun assistant est présent pour le tenir pendant la procédure de démarrage.

Contrôle systématique du sens de toutes les commandes avant le vol.

### **SECURITE DES GAZ SUR MOTEUR :**

Thermique : Pour arrêt des moteurs thermiques, il est recommandé de programmer un système TH-cut ou coupure par le trim sur l'émetteur ou d'un dispositif de mise à la masse (moteur essence) sur l'avion.

Electrique : il est recommandé de programmer une sécurité sur le manche de gaz (TH-cut) ou interrupteur additionnel sur tous les modèles à propulsion électrique pour neutraliser cette commande pendant les réglages au sol avant le décollage et après l'atterrissage.

Il est interdit de survoler la zone réservée aux pilotes, le parking et plus globalement toute zone où les personnes sont susceptibles d'être présentes. Il convient toujours d'évoluer dos au public. Les pilotes doivent rester groupés sur la zone qui leur est réservée à cet effet et à une distance de sécurité de 2 à 3 mètres en arrière du bord de la piste.

Il est formellement interdit de piloter sur la piste sauf, éventuellement pour le décollage.

Dans une même journée de vols, les pilotes respectent un même sens de décollage et d'atterrissage, on utilise le sens qui a été choisi en début de journée.

Le sens de décollage et d'atterrissage doit se faire toujours face au vent. Par vent de travers, consultations des pilotes pour décider du sens de décollage.

En cas de changement de sens du vent, avertir clairement les pilotes en vol et au sol.

Le pilote doit faire part de ses intentions de vive voix pour décoller en criant « Piste ! », si un avion est en l'air, de même, il doit s'annoncer pour l'atterrissage en criant « piste » si au moins un avion est en vol. Priorité à l'atterrissage sur un aéronef dont le moteur a calé ou pose un problème technique.

En règle générale la communication entre pilotes est obligatoire et nécessaire pour éviter tout accident.

Un planeur en approche est prioritaire sur un avion voulant atterrir.

Le retour d'un modèle après atterrissage peut se faire moteur en marche jusqu'au milieu de piste puis coupure du moteur dans cette zone.

Après l'atterrissage, le retour des aéromodèles vers les tables de préparation et vers les adhérents, doit toujours se faire moteur coupé.

Par mesure de sécurité, les hélicos et les multi-rotors ne doivent jamais voler en même temps que les avions, sauf cas particulier, avec autorisation du directeur de vol pour des démonstrations, journées inter club, etc...

En cas de perte d'un modèle, il est fortement conseillé d'avertir la gendarmerie de GRAMAT, pour le signaler.

**RECOMMANDATION** = inscrire le nom du propriétaire, son adresse, son téléphone sur son aéronef de façon bien lisible si possible.

Un pilote d'aéromodèle doit toujours laisser la priorité à un aéronef habité y compris si celui-ci semble en infraction. Il revient au pilote d'aéromodèle de faire la manœuvre d'évitement nécessaire, voire de se poser en urgence.

Règle de bonne conduite aux pilotes = respecter les durées de vol maximum, ne pas enchaîner un autre vol sans se renseigner si d'autres pilotes veulent aussi voler.

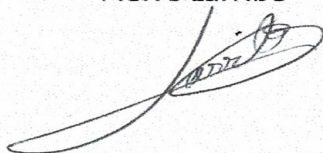
Chaque adhérent a l'obligation de prendre connaissance de ce Règlement Intérieur sur le site de l'association à la rubrique « le club » puis « règlement+doc » + code d'accès : [Les Ailes du Causse Lotois.jimdo.com](http://LesAilesduCausseLotois.jimdo.com)

**Il ne pourra donc se prévaloir de l'ignorance dudit règlement.**

**Ce Règlement Intérieur annule et remplace celui du 5 Mars 2022 .Il a été modifié et adopté en Assemblée Générale le 18 novembre 2023.**

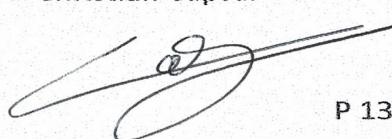
**Le Président**

Pierre Larribe



**Le Secrétaire**

Christian Capsal



P 13/13

