

REGLEMENT INTERIEUR GENERAL DU CLUB

AEROMODELE CLUB REMOIS

Préambule

Ce règlement intérieur a pour objet de compléter les statuts de l'association, de préciser les règles régissant les rapports entre les membres du club et de définir les conditions d'utilisation des équipements mis à leur disposition afin que chacun puisse profiter au mieux des plaisirs de notre activité. Ce règlement intérieur s'applique à tous les membres de l'association, lesquels en adhérant au club s'engagent à le respecter en tous points.

Les activités du club et l'utilisation des équipements (gymnase LA NEUVILLETTE et terrains de JUVINCOURT-ET-DAMARY) sont réservées aux membres du club à jour de cotisation et de licence FFAM de l'année en cours.

La conscience de chacun est attirée sur les dangers potentiels présentés par un aéromodèle, au sol comme en vol, pour autrui et pour soi-même. La manipulation et la mise en œuvre des modèles témoignent, de la part de l'opérateur, d'un minimum de bon sens, de prudence et de raison.

Le bureau se réserve le droit d'interdire de vol d'un modèle présentant des non-conformités, des risques pour la sécurité de fonctionnement ou dont le niveau de bruit serait à même de porter préjudice au club.

Article 1. PILOTES

→ Membres du club de l'AEROMODELE CLUB REMOIS

Est considéré comme membre du club, toutes les personnes ayant signé un bulletin d'inscription du club, avoir pris connaissance et accepté le présent règlement, s'être acquitté de la cotisation annuelle du club et de la licence FFAM. Toute personne titulaire d'une licence FFAM délivrée par un autre club et désirant participer de façon régulière à nos activités pourra adhérer au club en payant la cotisation club.

→ Débutants du club de l'AEROMODELE CLUB REMOIS

Les débutants doivent être accompagnés d'un membre compétent du club.

→ Modélistes visiteurs appartenant à un autre club

Les modélistes visiteurs appartenant à un autre club, peuvent faire évoluer leurs modèles sur le terrain aux conditions suivantes:

- demander au préalable, l'autorisation à un responsable du club,
- présenter leur licence FFAM en cours de validation.

Dans tous les cas, les pilotes doivent :

- demander un certificat médical à son médecin **attestant qu'il ne fait pas l'objet de contre indication d'ordre médical à la pratique de l'aéromodélisme**;
- avoir une autorisation de vol délivrée par la DGAC valide pour voler avec un aéromodèle de catégorie B ;
- disposer de la qualification de pilote de démonstration (QPDD) ad hoc pour voler avec un aéromodèle de catégorie A dans une manifestation ayant donné lieu à appel au public.
Nota : pour un aéromodèle de catégorie B, l'autorisation de vol délivrée par la DGAC vaut QPDD;
- être en condition physique compatible avec la sécurité des vols et que, dans ce contexte, tout pilote sous l'emprise manifeste de l'alcool ou de stupéfiants est interdit de vol et s'expose à une sanction en cas de vol dans cet état ;
- respecter formellement les zones de vol autorisées et notamment ne jamais survoler la zone réservée aux pilotes, le parking principal et plus globalement toute zone où des personnes sont susceptibles d'être présentes (toujours évoluer dos au public) ;
- avertir les autres pilotes en vol lorsqu'ils se préparent à atterrir son aéromodèle ;
- après atterrissage, avertir avant de traverser éventuellement la piste pour récupérer son aéromodèle ;
- respecter strictement le sens de piste tant pour le décollage que pour l'atterrissage ; en cas de changement de sens de piste suite à une évolution du sens du vent, il est nécessaire d'en avertir clairement les pilotes déjà en vol.

Article 2. VISITEURS

Est réputée "visiteur" toute personne non inscrite au club, ou non à jour de sa cotisation de l'année en cours. Ils seront autorisés à évoluer dans la zone de mise en œuvre avec l'autorisation d'un membre du bureau.

L'accès à la piste est strictement interdit aux visiteurs.

Article 3. FREQUENCE RADIO

Avant d'allumer son émetteur, chaque modéliste doit s'assurer que sa fréquence est libre. Allez prendre la pince correspondante à la fréquence utilisée sur le panneau prévu à cet effet et gardez-la avec vous pendant tout le vol et jusqu'à l'arrêt de votre émetteur.

Son principe de fonctionnement est le suivant :

PINCE ABSENTE du tableau = FREQUENCE PRISE = interdiction d'allumer son émetteur

Dès que vous avez terminé de faire évoluer votre modèle, vous devez remettre la pince à sa place sur le tableau. La fréquence sera de nouveau disponible afin de partager le temps de vol avec les autres personnes utilisant la même fréquence.

En cas de litige suite au crash d'un modèle par perturbation ou perte du signal radio, la responsabilité reviendra à l'utilisateur qui n'aura pas pris sur le panneau, la pince correspondante à la fréquence de son émetteur avant de l'allumer. N'utiliser que les fréquences autorisées par la Fédération Française d'Aéromodélisme.

Article 4. MODELES

Les modèles et les radios doivent être conformes à la réglementation en vigueur et en bon état de marche c'est-à-dire :

- le moteur doit pouvoir être coupé à la radio.
- La radiocommande doit être révisée par un réparateur officiel au moins tous les quatre ans. *(Pour information : Dans tous les cas d'accident avec votre modèle, il vous sera demandé de fournir un justificatif permettant de prouver que la radiocommande a bien été révisée conformément à la réglementation FFAM.)*
- Des essais de portée doivent être effectués de façon périodique ainsi que la vérification des modèles (visseries, soudures, tringleries, structures, etc.).
- Le bruit du moteur ne doit pas dépasser 94 dB sur bitume (92dB sur l'herbe). Le bruit émis est mesuré en faisant la moyenne de 4 mesures effectuées à 3 mètres d'éloignement du modèle, sur les 4 coins d'un carré centré sur le modèle. Les mesures sont : avant droit, avant gauche, arrière droit et arrière gauche avec le moteur plein gaz. Les membres doivent contrôler ou faire contrôler le niveau sonore de leurs modèles. Pour tous les modèles qui ne rentrent pas dans les normes préconisées par la FFAM, les propriétaires de ces modèles sont tenus de réaliser toutes les améliorations nécessaires afin d'éviter toute nuisance sonore.

Les pilotes de grands modèles devront obligatoirement être en règle avec la législation en vigueur et en possession des autorisations nécessaires:

- Catégorie A (Aéromodèle d'un poids inférieur à 25 kg au décollage) et d'une cylindrée inférieure ou égale à 250 cm³). Les aéromodèles de catégorie A sont dispensés de document de navigabilité et sont autorisés à voler sans autre condition relative à leur aptitude au vol. Ils devront être dotés de dispositifs appropriés de sécurité en cas de perte de contrôle par brouillage, panne, etc.
- Catégorie B (Tout aéromodèles ne répondant pas aux caractéristiques de la catégorie A). Les aéromodèles de la catégorie B sont autorisés à voler sous réserve qu'une autorisation de vol ait été délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 5. ACCIDENT

Avec la licence fédérale, le membre du club dispose d'une assurance responsabilité civile et d'une assurance individuelle accident dans le cadre de la police souscrite à cet effet par la fédération. 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, prévenir un responsable du bureau pour faire une déclaration accident. Cette déclaration sera envoyée à la FFAM dans un délai de cinq jours, signée par le président du club et obligatoirement accompagnée des pièces justificatives exigées : certificat médical en cas d'accident corporel et constat à l'amiable automobile en cas de dommages causés à un véhicule automobile.

→ Prévenir la gendarmerie pour constat si accident corporel.

Article 6. PARTICIPATION A LA VIE DU CLUB

Chaque membre du club s'engage à participer dans la mesure de ses moyens à la vie du club, en s'investissant dans l'entretien du terrain, en étant partie prenante aux diverses manifestations organisées par le club, et à être présent aux réunions et à l'assemblée générale.

Article 7. RESPONSABILITES - SANCTIONS

Les pilotes restent, à tout instant, responsables de leurs matériels, de leurs équipements et de leurs actions, qui doivent être en accord avec le présent règlement. Le club décline toute responsabilité en cas de problèmes, incidents ou accidents survenant suite au non-respect du présent règlement.

Le bureau se réserve le droit d'interdire de vol tout membre du club coupable d'infractions répétées au règlement intérieur ou d'avoir gêné le bon déroulement des activités. Des sanctions pourront être prises par le bureau et en cas de faute grave, l'exclusion temporaire ou définitive pourra être prononcée.

Outre l'obligation d'observer les règles citées dans ce règlement, chaque membre du club doit faire acte de bon sens dans ses activités sur le site, il en va de l'existence même du club.

Charge à chacun de vérifier régulièrement qu'aucune modification n'aura été apportée au présent règlement du club de l'AEROMODELE CLUB REMOIS. (cf site web: www.amcremois.com)

Article 8. REGLEMENT INTERIEUR D'UTILISATION DU TERRAIN DE JUVINCOURT-ET-DAMARY

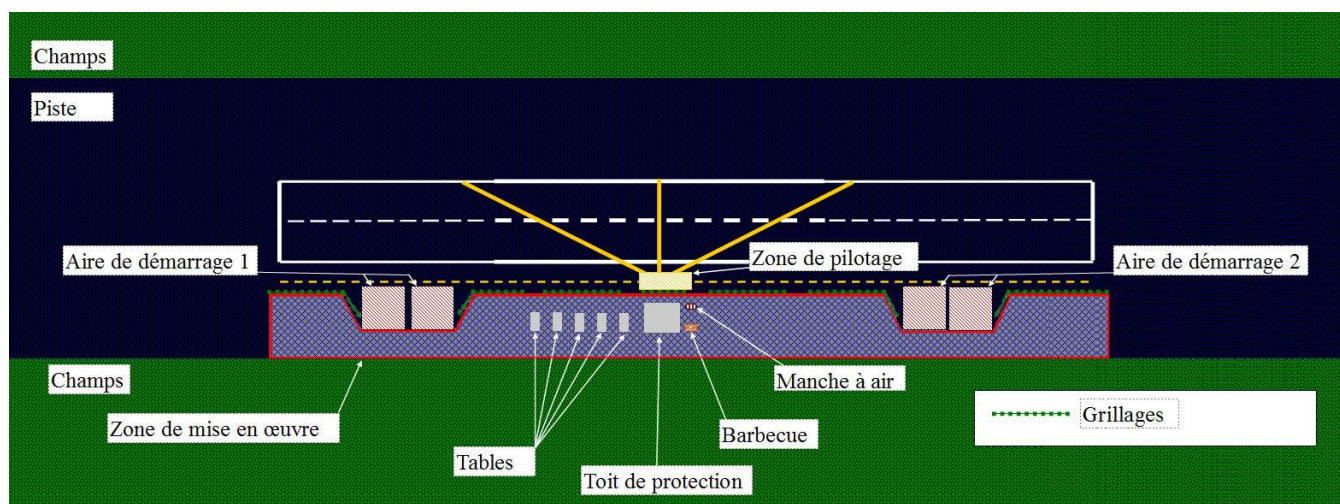


Figure 1 : plan du terrain de Juvincourt-et-damary

Article 8.1. ACCES AU TERRAIN

L'utilisation du terrain est réservée aux membres du club ayant réglé leur cotisation club et titulaires de la licence FFAM en cours de validité.

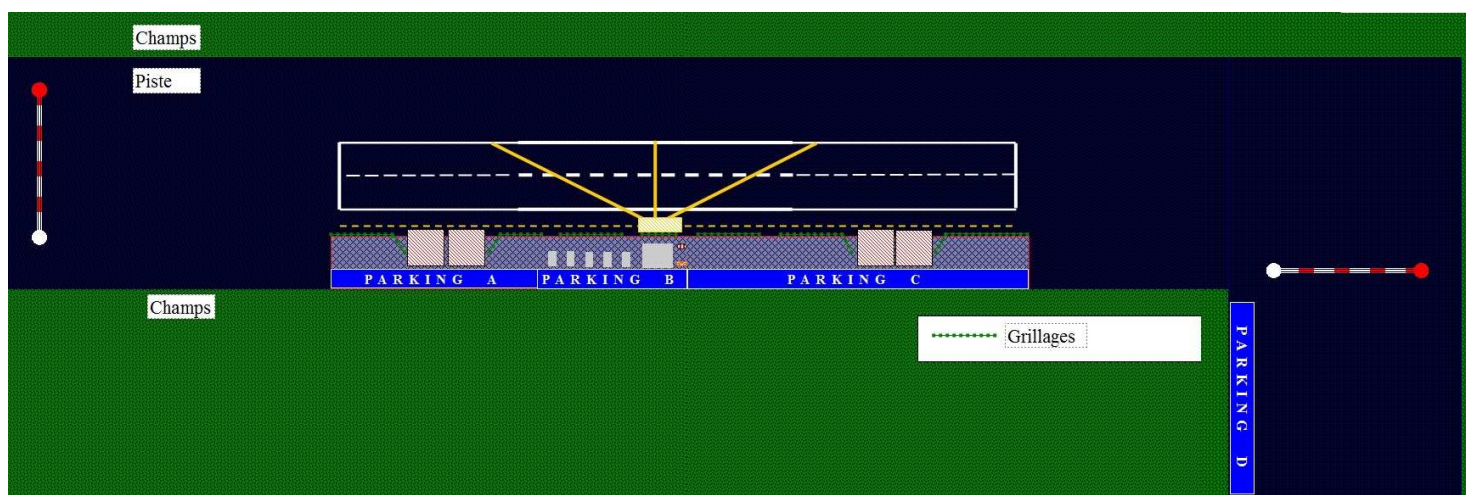


Figure 2 : emplacement des parkings

Il est formellement interdit à toute personne de garer sa voiture ailleurs que sur les parkings prévus (cf figure 2).

En cas de manque de place sur les parkings A, B et C, les propriétaires de remorque doivent la dételer et garer leur véhicule sur le parking D.

Les usagers des parkings A,B et C doivent se garer le long de la ligne blanche matérialisée au sol.

Lorsque le nombre de véhicules présent sur les parkings A, B et C est supérieur au nombre d'emplacements, les propriétaires de ces véhicules doivent faciliter l'accès à la zone de mise en œuvre en allant se garer sur le parking D afin de permettre aux nouveaux arrivants de décharger leur matériel.

Les animaux des membres ou des visiteurs ne doivent pas divaguer. Les propriétaires de ces animaux sont responsables en cas d'accident ou d'incident. La zone des spectateurs est limitée à la zone de mise en œuvre (cf figure 1). L'accès à la piste leur est strictement interdit.

Article 8.2. AVANT CHAQUE VOL

Il est recommandé de faire une vérification générale de son modèle : fixation des tringleries, des ailes, du moteur, de l'hélice, des roues.

Vérifier ensuite le fonctionnement et le sens des gouvernes ou le mouvement du plateau cyclique pour les hélicoptères.

En électrique, on allume son émetteur, on vérifie que le manche des gaz est en position basse et ensuite on peut brancher l'accu de propulsion.

En thermique, on allume son émetteur ensuite on allume la réception de son modèle. Lors du démarrage des moteurs thermiques, il faut que le modèle soit posé de façon stable. Utiliser un démarreur ou morceau de tube en caoutchouc dur pour lancer l'hélice (en aucun cas utiliser un outil métallique ou à main nue). Ne pas hésiter à demander de l'aide à quelqu'un pour maintenir le modèle.

En thermique pour le réglage du moteur toujours se positionner sur les aires de démarrage (*cf figure1*) et derrière le modèle (les hélices aiment bien les doigts).

Lors du premier vol, demander l'aide d'un pilote expérimenté pour vérifier le modèle et éventuellement effectuer le premier vol.

Article 8.3. MISE EN ROUTE

La mise en route des moteurs électriques, thermiques ou à réaction devra se faire **uniquement en dehors de la zone de mise en œuvre** (*cf figure 1*). Il ne doit y avoir personne dans le champ d'une hélice qui tourne. Seule la personne effectuant le démarrage peut être située devant l'appareil.

Il est strictement interdit de démarrer un moteur équipé d'hélices ou de pales métalliques ou réparées.

L'arrêt complet du moteur doit s'effectuer à partir de l'émetteur par l'intermédiaire du "trim" de la commande de gaz ou par une fonction de type "TH-Cut". Dans le cas contraire, le modèle n'est pas autorisé à décoller.

Article 8.4. DECOLLAGE ET ATERRISSAGE

Les décollages et atterrissages doivent se faire face au vent ou légèrement de travers.

Prévenez oralement les pilotes quand vous êtes en phase de décollage et d'atterrissage.

L'atterrissage d'un modèle est prioritaire devant le décollage d'un autre modèle.

Un planeur ou un avion, avec le moteur thermique calé, a toujours priorité sur un avion dont le moteur fonctionne.

Article 8.5. VOL

L'évolution des aéromodèles doit toujours être faite à vue. La hauteur de vol maximale autorisée est de 400m dans un rayon de 500m autour de la zone de pilotage (cf figure 3 et 4).

dgac Direction de la sécurité de l'aviation civile
CCRAGALS Nord du 30 mars 2017

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Nature du dossier	Avis du comité
Création de la TMA BEAUVAIS partie 6	Avis favorable
Création d'une RMZ sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville (77)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ¹
Création d'une activité d'aéromodélisme à Juvincourt-et-Damary (02)	Avis favorable ²
Création d'une activité d'aéromodélisme à Juvincourt-et-Damary (02)	Avis favorable ⁴
Création d'une activité d'aéromodélisme à Beauvoir (77)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ³
Création d'une activité d'aéromodélisme à Chalaux-la-Petite (77)	Avis favorable
Création d'une activité d'aéromodélisme à Saint-Brice (77)	Avis favorable
Création d'une activité d'aéromodélisme à Saint-Ange-le-Viel (77)	Avis favorable
Création d'une activité d'aéromodélisme à La Queue-les-Yvelines (78)	Avis favorable
Création d'une activité d'aéromodélisme à Bondoufle (91)	Avis favorable ⁴
Création d'une activité d'aéromodélisme à Crosne (91)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ¹
Création d'une activité d'aéromodélisme à Epinay-sur-Orge (91)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ⁵
Création d'une activité d'aéromodélisme à Saclay (91)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ³
Création d'une activité d'aéromodélisme à Saint-Vrain (91)	Avis favorable
Création d'une activité d'aéromodélisme à Wissous (91)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ¹

Nature du dossier	Avis du comité
Modification de l'activité d'aéromodélisme n°8291 CAMBRAI NIERGNIES Aérodrome (59-LFYG)	Avis favorable
Modification de l'activité de voltige n°6030 MAUBEUGE ELESMES Aérodrome (59-LFQJ)	Avis reporté au prochain CCRAGALS Nord ¹
Modification de l'activité de parachutage n°208 FRETOY LE CHATEAU (60)	Avis favorable
Modification de l'activité d'aéromodélisme n°8258 PRUNAY LE TEMPLE (78)	Avis favorable
Suppression de l'activité d'aéromodélisme n°8348 BOUAFLE (78)	Avis favorable

Pour la Présidence du CCRAGALS Nord
Chef du département Surveillance et Régulation d'Activité-Mot
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Nord
François-Xavier DULAC

Explications relatives aux avis rendus :
2 : avis rendu sur un projet modifié en séance : plafond à 1200ft ASFC au lieu de 1900ft ASFC demandé initialement.
3 : sous réserve de l'établissement d'un protocole entre le demandeur et l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de Paris-Orly.
4 : la consultation est reportée au CCRAGALS Nord de septembre 2017 afin de permettre à l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de Paris-Orly de mener des travaux complémentaires sur les conditions d'exécution de cette activité.
5 : la consultation est reportée au CCRAGALS Nord de septembre 2017 afin de préciser dans le protocole les conditions dans lesquelles cette activité coexiste avec l'activité de parachutage n°271.

Figure 3 : compte-rendu du CCRAGALS, localisation d'activité de l'AMCR

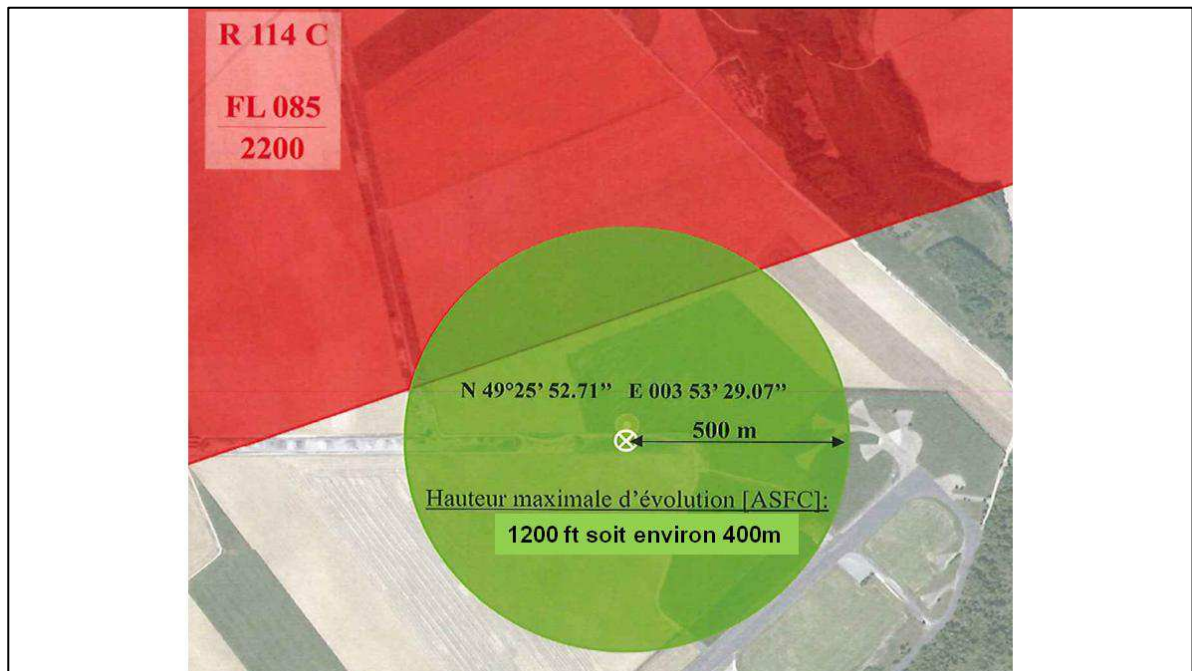


Figure 4 : zone d'évolution de l'AMCRémois

Seuls les pilotes peuvent se trouver sur le bord de piste pendant les vols. Ils doivent piloter leurs modèles à partir de la « zone de pilotage » lorsqu'ils évoluent dans la zone de vol tous modèles (cf figure 1 et figure 5). Les modèles de type parkflyers ainsi que les planeurs sont autorisés à évoluer dans la zone de vol parkflyer / planeur (cf figure 5).



Figure 5 : Zones de vols obligatoires

Le survol des parkings, de la zone de mise en œuvre, de la zone de décollage/atterrissage et de la zone de pilotages est strictement interdit.

Chaque membre doit constamment vérifier que l'espace aérien dans lequel évolue son modèle est dégagé de toute personne, de tout avion ou planeur grandeur, ou de tout animal. La sécurité des personnes, des ULM grandeur ainsi que celle des animaux doit passer avant celle des modèles réduits. Les ULM et les avions grandeur nature ont la priorité absolue sur tout modèle réduit (*cf annexe 1*). Les comportements dangereux sont à proscrire pour le bon fonctionnement de l'association.

Les modèles doivent libérer le plus rapidement possible la piste de décollage et d'atterrissage. Il va de soi que cette phase doit se faire avec prudence.

Article 8.6. HELICOPTERES

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.

Article 8.7. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les membres doivent être conscients que le respect des autres et en particulier du propriétaire du terrain doit être assuré en permanence : propreté, politesse, etc... Le barbecue ne doit pas être considéré comme une poubelle et un incinérateur.

Article 9. REGLEMENT INTERIEUR CONCERNANT LES VOLS INDOOR

La ville de Reims nous loue le gymnase « La Neuville » les dimanches de 14H00 à 18H00 du mois d'octobre au mois de mars.

Article 9.1. LA SALLE

L'accès à la salle et son utilisation sont réservés aux membres du club ayant réglé leur cotisation club et titulaires de la licence FFAM en cours de validité.

Afin de respecter au mieux les riverains, il est demandé à chaque membre quittant la salle de limiter les nuisances sonores (moteurs des véhicules, portes et portières, discussion à voix élevée, etc.).

Le stationnement des véhicules personnels doit se faire exclusivement sur le parking, aux emplacements prévus à cet effet.

Les pilotes se déplaceront avec des chaussures de sport propres.

Avant de quitter la salle, ils s'assureront qu'il ne reste aucune trace de leur passage et en particulier que tous les débris suite aux chutes de leurs aéromodèles ainsi que tous les déchets de quelque nature que se soit ont été enlevés.

Tout membre se livrant volontairement à des dégradations en sera tenu pour responsable et devra en assumer les frais de remise en état. Le club ne pourra être tenu pour responsable.

La dernière personne quittant le site doit s'assurer de la fermeture de la salle et de l'extinction de toutes les lumières.

Article 9.2. MODELES

Les aéromodèles de vol indoor sont de taille et de poids réduits (maximum 999gr). Leur vitesse est faible. Les modèles de plus d'un kilogramme et les moteurs thermiques sont STRICTEMENT PROHIBES. Les hélicoptères sont limités à la classe 450.

Article 9.3. SECURITE

Utiliser uniquement les fréquences autorisées dans ce domaine par la législation française en vigueur. Ne jamais activer un émetteur (mise sous tension) sans s'être assuré que la fréquence correspondante est libre. Pour ce faire, un pilote s'appêtant à voler, ou même à n'effectuer qu'un réglage, doit en tout premier lieu, demandé aux pilotes présents dans la salle quelle fréquence ils utilisent.

Pour éviter tout accident, le vol des modèles est interdit au-dessus des personnes présentes dans la salle.

S'assurer que le champ de rotation de l'hélice (des hélices ou des rotors) ne menace pas d'autres personnes, modèles ou tout équipement propre à la salle.

Aucune personne n'est autorisée à stationner dans la zone de vol, les déplacements dans celle-ci doivent être limités aux actions de mises en vol et de retour de matériel vers le parc aéromodèles.

Afin d'assurer une bonne cohabitation avions/hélicoptères, il convient de ne pas monopoliser l'aire de vol par les uns ou par les autres. Il est laissé à chacun de gérer au mieux les enchaînements des vols. Au cas où cette harmonie ne se ferait pas, il sera institué des créneaux pour chaque discipline.

Toute action jugée dangereuse peut conduire à une exclusion immédiate de la salle, voire de la pratique de cette activité.

ANNEXE 1



Activités aériennes autour de notre terrain

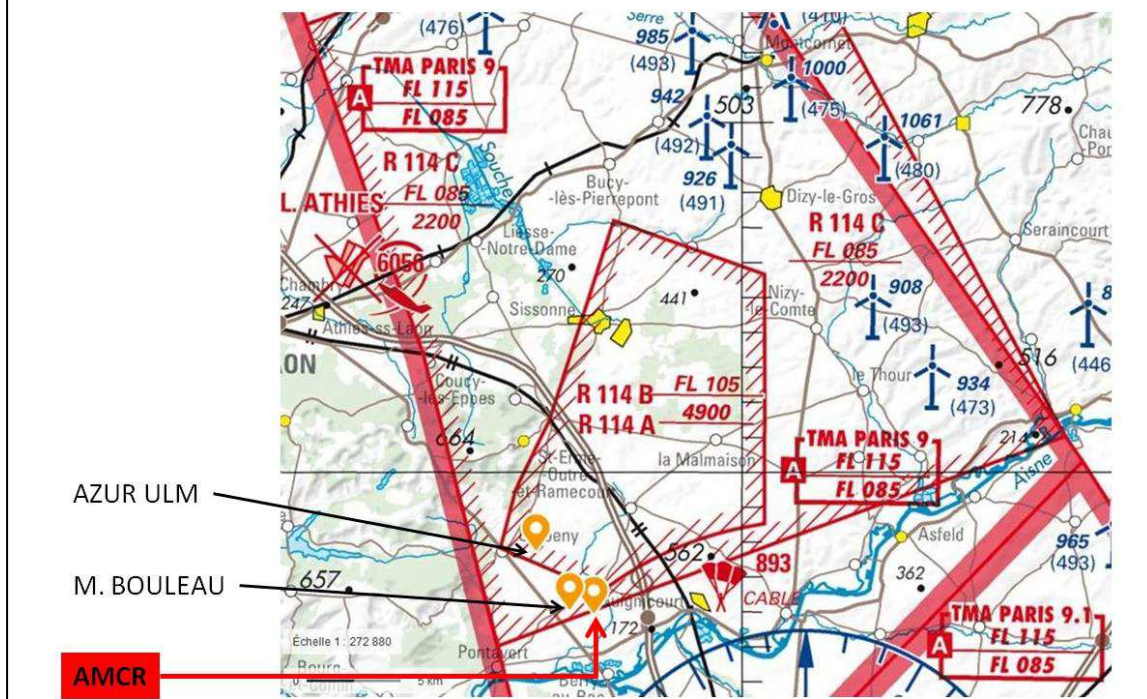


Plate-forme ULM M. Bouleau - piste 1 + Zone évolution aéromodélisme de l'AMCR

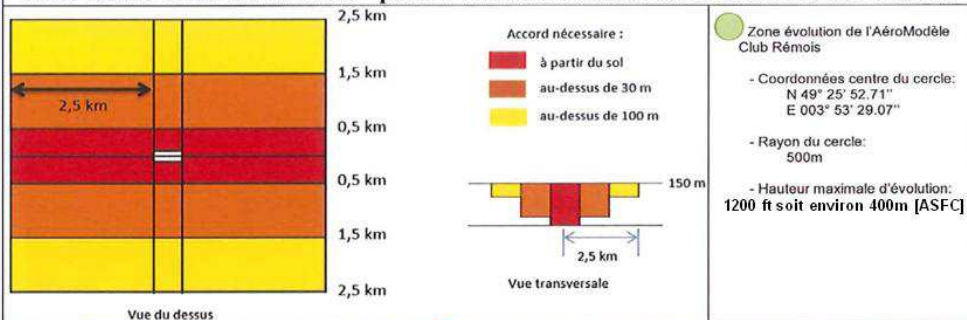




Plate-forme ULM M. Bouleau - piste 2 + Zone évolution aéromodélisme de l'AMCR

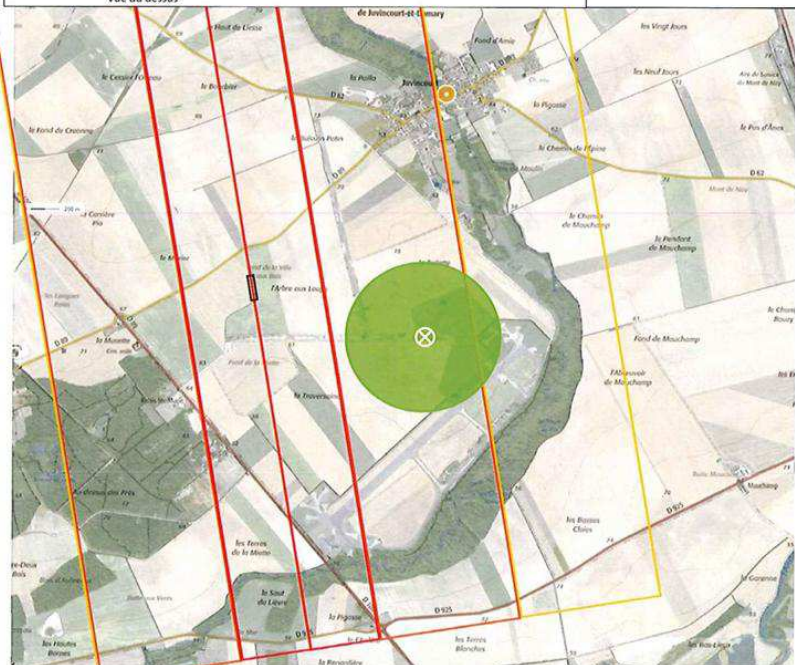
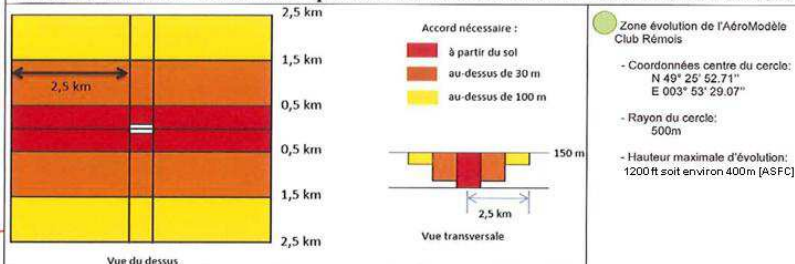
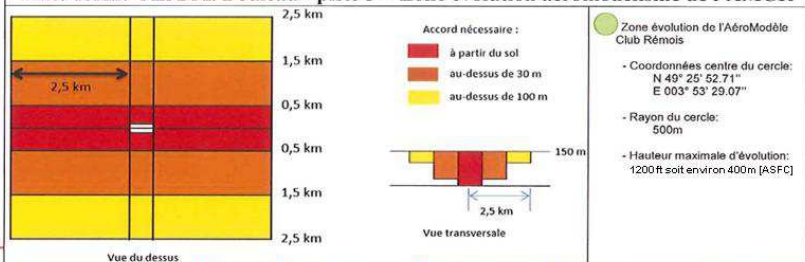
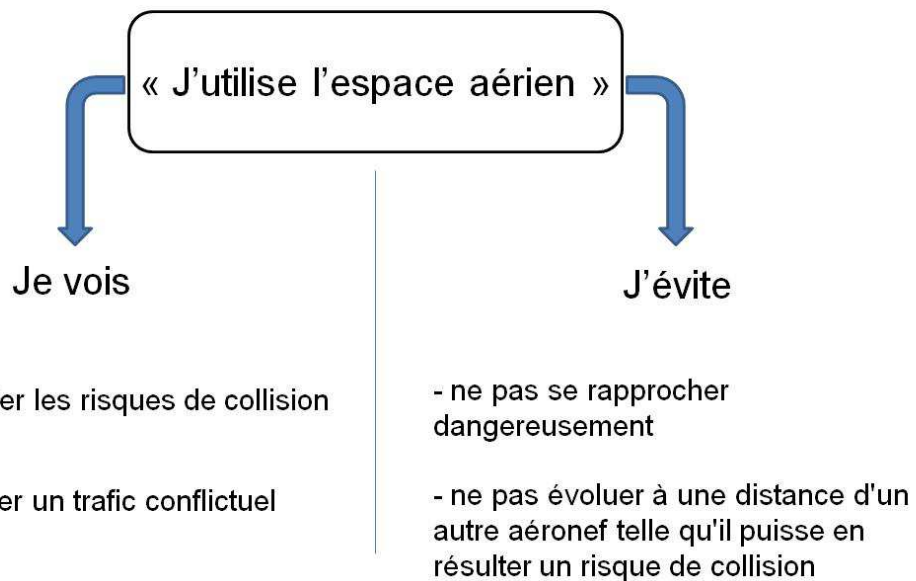


Plate-forme ULM M. Bouleau - piste 3 + Zone évolution aéromodélisme de l'AMCR



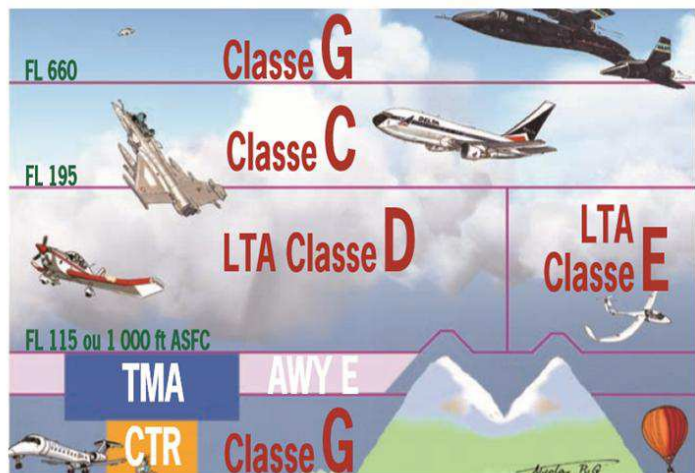


L'espace aérien: les fondamentaux



Nous sommes dans une classe G

- C'est le cas **Général**
- La classe où il n'y a rien, où tout le monde est libre de ses évolutions dans le respect des règles de l'air.
- IFR et VFR ne sont pas contrôlés, on n'obtient que des informations sur le trafic connu, et

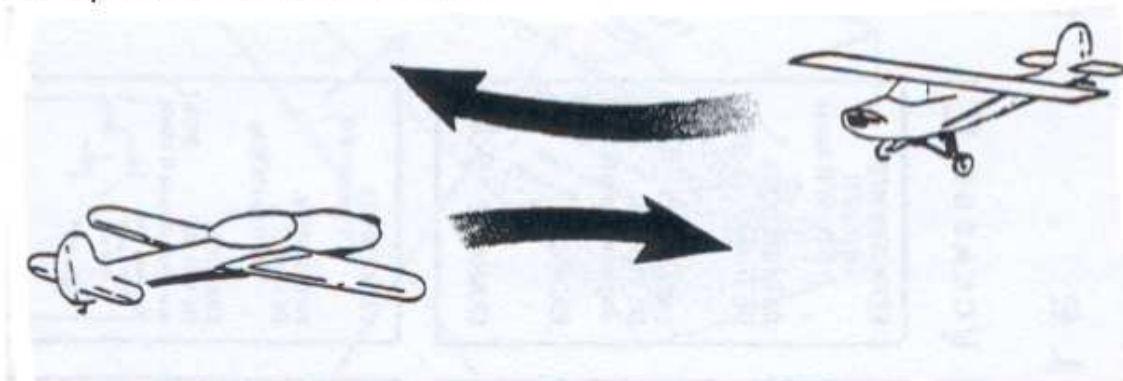


- chacun se débrouille pour assurer son anticollision.
- C'est « **VFR Land** ». Généralement, elle est utilisée dans les basses couches, près du sol.

Règles de priorité en vol

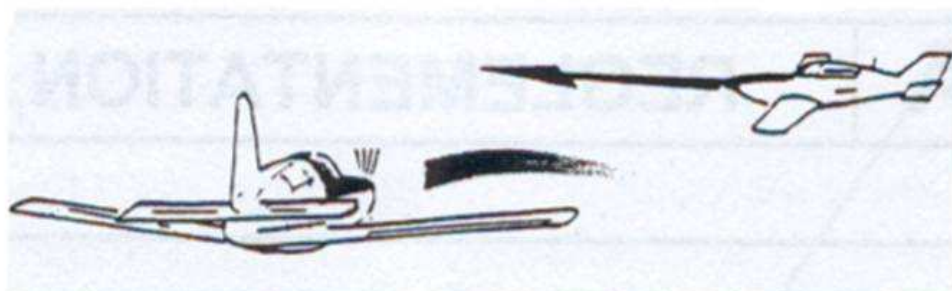
-Routes de faces:

deux aéronefs se rapprochant face à face à la même altitude virent tous les deux à droite pour éviter la collision frontale.



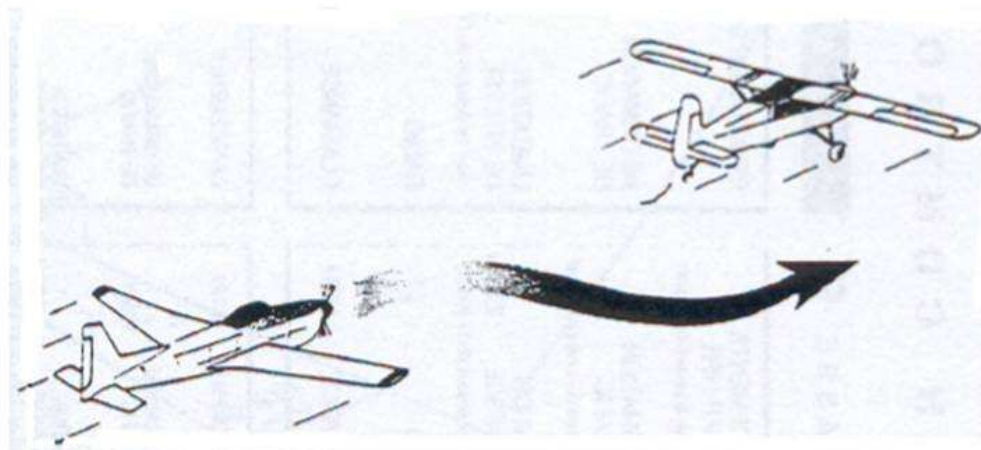
-Routes convergentes à même altitude

-priorité à droite, l'appareil qui voit l'autre aéronef à sa droite s'écarte pour éviter la collision.



-Dépassement:

-l'aéronef le plus rapide dépasse l'appareil le plus lent par la droite.

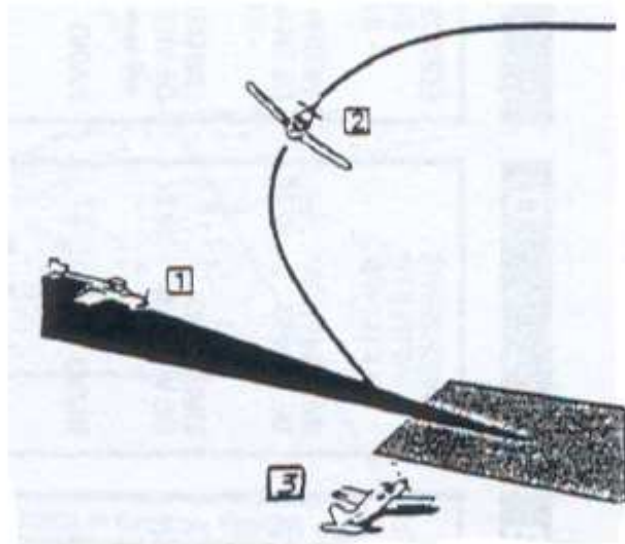


-règles générales:

-aux abords d'un aérodrome, un aéronef en vol a toujours la priorité sur celui qui est au sol.

-lorsque deux aéronefs se présentent à l'atterrissage, l'appareil le plus bas a la priorité. exemple: l'avion n°1 est prioritaire sur l'avion n°2 (de plus le n°1 est en finale, alors que le n°2 est en dernier virage).

l'avion n°3 cède la priorité aux deux autres appareils.



- priorité entre différents aéronefs :

- les avions doivent céder la priorité aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons.
- les dirigeables doivent céder la priorité aux planeurs et aux ballons;
- les planeurs doivent céder la priorité aux ballons.
- les aéronefs tractant des objets ou un autre aéronef, ainsi que les aéronefs évoluant en formation ont priorité sur les autres appareils.

