



*Depuis 1938...*

**AEROCUB**

**DES CIGOGNES**

Affiliation FFAM n° 154  
Agrément J&S n° 91 S 775

## **REGLEMENT DU TERRAIN DE VOL**

**DE**

**L'AEROCUB DES CIGOGNES**

**(version du 1<sup>er</sup> mai 2018)**



**Siège social :** Hôtel de Ville de Sainte-Geneviève-des-Bois 91700  
**Local :** 38, route de Longpont 91700 Sainte-Geneviève-des-Bois





# REGLEMENT DU TERRAIN DE VOL DE L'AEROCUB DES CIGOGNES

## SOMMAIRE

PREAMBULE .....	2
HORAIRES .....	2
ACCES .....	3
UTILISATEURS .....	3
PROTOCOLE AVEC ORLY.....	3
INTERFERENCE AVEC UN AVION GRANDEUR.....	4
ORGANISATION GENERALE DU SITE AVION .....	4
ORGANISATION GENERALE DU SITE PLANEUR .....	8
FREQUENCES .....	9
RECOMMANDATIONS SUR L'UTILISATION DES RADIOCOMMANDES.....	9
HELICOPTERES ET AUTRES MODELES (VOL CIRCULAIRE) .....	9
SECURITE.....	9
QUELQUES REGLES DE BON SENS .....	10
LUTTE CONTRE LES NUISANCES .....	11
RESPECT DES CONSIGNES .....	12
ANNEXE 1 : PLAN DE L'ORGANISATION GENERALE DU SITE AVION .....	13
ANNEXE 2 : REPARTITION DES FREQUENCES EN MHz ENTRE LE SITE AVION ET LE SITE PLANEUR.....	13

## **PREAMBULE**

Depuis plus de 40 ans, l'Aéroclub des Cigognes est autorisé à utiliser, grâce à des conventions successives avec le CEV (1971), avec la BA 217 (2005) puis avec la BA 107 (2013), une portion du terrain militaire de la Défense pour son activité aéromodéliste, jusqu'en 2005 à l'intérieur de la clôture et aujourd'hui hors clôture à proximité de la ferme INRA de Bressonvilliers. Le terrain d'évolution aéromodéliste comprend un site de vol avion et un site de vol planeur.

Un protocole, établi avec la DGAC/Orly et signé le 18 septembre 2013, nous autorise à utiliser l'espace aérien lié à ce terrain, dans des conditions très strictes en termes de hauteur.

Une convention, établie avec « Cœur d'Essonne Agglomération » et « Communauté de Communes du Val d'Essonne » et signée le 11 janvier 2017, précise, pendant la semaine, les modalités d'exécution des activités de vols des collectivités (Cluster Drones) et des activités d'aéromodélisme de notre club.

Un accord avec la ZAD Nord, Section Espace Inférieur, nous permet d'évoluer dans la ZRT LF-R31xxxB (Zone Réserve Temporaire) de l'ANS (Installation Défense Axe Nord Sud), identifiable par les deux tours situées au Nord du site planeur. Le présent règlement fait office de protocole avec la ZAD Nord.

Toutes ces conventions et protocoles sont évidemment subordonnés à des règles qui doivent être respectées afin de préserver la pérennité de notre terrain aéromodéliste.

**CHACUN DOIT DONC ÊTRE CONSCIENT DANS L'INTERET DE TOUS.**

Les vols d'aéromodèles sur ce terrain impliquent donc une certaine organisation et une certaine discipline, afin de limiter les risques d'accident entre nous, mais aussi avec les personnes et les véhicules qui circulent sur le chemin d'accès.

**VOUS DEVEZ TOUJOURS AVOIR AVEC VOUS VOTRE LICENCE DE LA FEDERATION FRANCAISE D'AEROMODELISME (FFAM) AFIN DE POUVOIR LA PRESENTER SI NECESSAIRE AUX AUTORITES.**

Il n'est évidemment pas question de désigner un gendarme, chargé de faire respecter ce règlement, mais chacun doit, non seulement le respecter lui-même, mais le faire respecter par les autres.

Le mode de diffusion du règlement évolue afin de permettre à tous d'y faire référence à chaque instant : ainsi, nul ne pourra prétexter ne pas avoir connaissance de son contenu.

Dorénavant, il sera :

- disponible sur le forum du club,
- diffusé par mail une fois par an minimum,
- dans la mesure du possible, remis sous format papier lors du renouvellement des inscriptions.

**BIEN ENTENDU, L'APPEL AU BON SENS DE TOUS LES MEMBRES EST INDISPENSABLE, AFIN QUE LES EVOLUTIONS PUISSENT SE FAIRE DANS LE RESPECT DE LA SECURITE.**

## **HORAIRES**

Ce terrain peut être utilisé tous les jours, sauf en cas d'interdiction ou de limitation ponctuelle exprimée par le Cluster Drones ou la DGAC, gestionnaire de l'espace aérien (cas par exemple des cérémonies du 14 juillet, du salon du Bourget, de la démonstration de La Ferté-Alais, des calibrations de l'ILS d'Orly, etc.).

Dans ces conditions, des panneaux, apposés à l'entrée des sites de vol, vous avertissent de certaines restrictions de vol.

Les restrictions de vols, lorsqu'elles nous sont imposées par les autorités, portent aussi bien sur l'activité avion que sur l'activité planeur.

## **ACCES**

L'accès aux deux sites de vol peut se faire de deux façons :

- soit par une petite route (D317) à partir du rond-point de Leudeville en direction de la Ferme de Bressonvilliers (INRA). Au bout de la route à droite, un chemin de terre conduit au terrain de vol, situé à environ 500 mètres de là avec sur la droite le site de vol avion de 2,2 hectares et sur la gauche le site de vol planeur de 3,3 hectares,

- soit par un chemin reliant Vert-le-Grand à Bressonvilliers.

Cf. Site Internet du club <http://www.aeroclub-cigognes.info> / Rubrique «Présentation du club - Plan d'accès»

## **UTILISATEURS**

Ce terrain est réservé aux membres de l'Aéroclub des Cigognes (actifs ou associés « bi clubs »), ayant leurs licences FFAM à jour.

Un modéliste d'un autre club ne peut y voler qu'avec une licence FFAM en état de validité et qu'en étant invité par un membre du club, qui se porte alors garant de lui et en prend la totale responsabilité (en particulier, il devra s'assurer qu'il possède bien la carte FFAM de l'année en cours).

Cependant, cette procédure doit rester exceptionnelle. A ce titre et afin de pouvoir s'assurer du côté « exceptionnel » de l'invitation, une autorisation devra être accordée oralement par le Président du club.

L'invité doit respecter le présent règlement, en particulier les hauteurs de vol maximales autorisées, les fréquences allouées sur le site de vol utilisé et les normes de bruit imposées.

A son arrivée sur le terrain, l'invité devra être présenté par le membre du club invitant aux différents pilotes présents.

Dans le cas de manifestations dans lesquelles des télépilotes externes au club seront autorisés à évoluer sur nos terrains, ils devront signer une décharge dégageant le club de toute responsabilité en cas de crash. Les jours de concours ou de manifestations sur l'un ou l'autre des deux sites de vols, les vols de loisir sont limités, voire interdits sur le site de vol non impliqué.

Afin d'éviter toute surprise, le calendrier de ces événements est donné régulièrement dans le bulletin du club, sur le forum du club ainsi que sur le site Internet du club.

De plus, des panneaux, placés à l'entrée des chemins d'accès aux sites dans la semaine qui précède l'événement, annoncent et préviennent des éventuelles restrictions de vol.

## **PROTOCOLE AVEC ORLY**

Notre terrain d'évolution est situé dans la CTR Paris (Contrôle Terminal Régional de Paris), gérée par Orly. Dans ces conditions, pour évoluer au-dessus de nos sites de vol, nous devons respecter le protocole signé avec Orly, prévoyant les clauses suivantes :

- Le volume d'activité est défini par un cercle de 1000 mètres de rayon centré sur un point fixé à la croisée du chemin d'accès principal et du chemin d'accès au site planeur.

- Les hauteurs maximales de vol prennent en compte les vols réguliers et les vols exceptionnels.

- Les vols réguliers se déroulent du lever du soleil au coucher sans surveillant du ciel et sans procédure d'autorisation selon deux cas :

- ✕ avec des aéromodèles de masse inférieure à 7 kg, le plafond est limité à 400 mètres sol,
- ✕ avec des aéromodèles de masse supérieure à 7 kg, le plafond est limité à 300 mètres sol.

**Les vols exceptionnels se déroulent du lever du soleil au coucher du soleil avec des aéromodèles de masse supérieure à 7 kg et avec un plafond limité à 400 mètres.**

Dans ces conditions, une coordination préalable avec Orly est nécessaire entre un membre du club et le chef de Tour d'Orly pour définir le début et la fin des vols exceptionnels.

Le membre du club en charge de l'activité (essentiellement le remorquage est concerné) précise au chef de tour un numéro de téléphone sur lequel il est joignable au cours de l'activité.

De plus, les modalités suivantes doivent être respectées :

- aucun de ces vols n'est entrepris sans la présence d'un surveillant du ciel,
- le télépilote s'assure de la présence du surveillant du ciel avant de débiter son vol,
- avant l'envol, le télépilote ou le surveillant du ciel s'assure que l'espace aérien est libre de tout trafic aux abords du volume d'activité,
- dès que la présence d'un aéronef est détectée, le surveillant du ciel informe et intime aux télépilotes d'aéromodèles de faire descendre leurs appareils en dessous de 150 mètres sol et de les écarter du secteur conflictuel et ce dans les meilleurs délais,
- aucune activité d'aéromodélisme et aucun vol d'aéromodèle ne se déroulent par temps d'orage,
- dans tous les cas, conformément à la réglementation, les télépilotes restent responsables de l'application des règles de l'air et du respect de la règle « voir, entendre et éviter », le cas échéant avec l'aide du surveillant du ciel.

Les télépilotes doivent ainsi :

- conserver la vue directe et le contrôle de leur aéromodèle (pas de vol en immersion),
- rester en conditions météorologiques suffisantes pour la pratique du vol à vue (visibilité supérieure à 1500 mètres),
- maintenir leurs aéromodèles dans le volume d'activité défini,
- respecter le principe du « voir, entendre et éviter ».

## **INTERFERENCE AVEC UN AVION GRANDEUR**

Notre terrain a été déclaré auprès de l'Aviation Civile et donc les avions grandeurs sont, a priori, prévenus de notre activité.

Malgré tout, un avion peut toujours se présenter dans notre zone de vol et il faut être parfaitement conscient qu'il est toujours prioritaire.

Nous devons donc en permanence pouvoir appliquer la règle "voir, entendre et éviter".

## **ORGANISATION GENERALE DU SITE AVION**

**L'UTILISATION DE LA PROPULSION PAR REACTEUR, TURBOREACTEUR, PULSOREACTEUR OU FUSEE EST INTERDITE SUR LE SITE DE VOL AVION, COMPTE TENU DE LA PISTE EN HERBE NON ADAPTEE A CES TECHNIQUES ET DE L'ENVIRONNEMENT GENERAL (ANIMAUX DU CENTRE EQUESTRE PROCHE).**

Cf. Site Internet du club <http://www.aeroclub-cigognes.info> / Rubrique «Présentation du club - Nos pistes»

## **Parking**

Il est conseillé de garer prioritairement les voitures sur la zone herbeuse située à droite du chemin avant le préau.

Elles peuvent être également garées sur la droite du chemin après le préau, en faisant bien attention de ne pas gêner la circulation d'autres véhicules.

Lorsque cela est possible, les voitures peuvent stationner entre les ballots de paille sur la gauche du chemin. De toute façon, les véhicules ne devront pas gêner les accès aux pistes.

**AFIN DE LIMITER LES PROBLEMES DE FREQUENCE, L'UTILISATION DE LA BANDE 2,4 GHz EST IMPOSEE POUR LES MODELES EQUIPES D'UNE MOTORISATION SUPERIEURE A 15 CM3**

## **Zones de vol**

Deux zones de vol sont définies (voir plan en annexe) : une zone liée à la piste principale 120/300 et une zone liée à la piste secondaire 050/230.

Cette dernière zone de vol ne doit être utilisée que si les conditions de vent et d'ensoleillement l'imposent : dans ce cas, les décollages et les atterrissages se font sur la piste secondaire.

Il est tout à fait concevable que la piste en service change au cours de la journée, surtout en fin de journée avec le soleil qui descend côté Ouest. Mais lorsqu'il y a changement de piste décidé, tous les pilotes doivent s'y conformer et venir au point « pilotes » illustré par la zone « B » sur le plan.

Lorsque la piste principale est active, les pilotes doivent voler devant eux. En aucun cas, les pilotes ne doivent voler derrière eux, ceci afin d'éviter le survol des personnes et des biens.

Lorsque la piste secondaire est active, les pilotes doivent voler dans la zone définie. Lors de l'utilisation de cette piste, les pilotes devront être particulièrement vigilants lors du survol du chemin, car des visiteurs peuvent s'y trouver.

Pour tenir compte de la spécificité des motoplaneurs électriques, lents et peu mobiles par nature, ceux-ci sont autorisés à ne pas respecter la zone de vol liée à la piste active.

Malgré tout, ils devront strictement respecter les règles élémentaires de sécurité, en l'occurrence le non survol permanent des personnes et des véhicules qui circulent sur le chemin et qui sont prioritaires. Ils peuvent ainsi légèrement pénétrer dans la zone d'évolution du site planeur.

Les passages au-dessus de la piste principale à basse altitude (moins de 10 mètres) sont interdits et il est demandé de les effectuer entre la piste et le fossé ou au-delà.

Si la piste secondaire est en service, les passages à basse altitude (moins de 10 mètres), hors décollages et atterrissages, sont strictement interdits.

Egalement, le survol des installations équestres, situées dans le Sud-Est du site avion, est interdit à moins de 100 mètres de hauteur. En particulier, les piqués sur ces installations sont rigoureusement interdits.

Par ailleurs et après un décollage effectué en direction du centre équestre, le télépilote devra rapidement s'écarter pour ne pas le survoler.

Le pilote doit toujours informer les autres pilotes de ses intentions, que cela soit au moment de la pénétration sur la piste, de l'atterrissage ou à la récupération de son modèle.

La priorité doit toujours être donnée aux atterrissages.

Les aides ou les accompagnateurs présents dans la zone pilotes ne doivent pas hésiter à prévenir d'un danger, par exemple lorsque quelqu'un pénètre sur la piste.

Ainsi, les pilotes ou les aides doivent s'attacher à limiter, au maximum, leur temps de présence sur la piste. En ce qui concerne les modèles lancés à la main, cette opération doit être effectuée en avant des pilotes (compte tenu du vent), afin de limiter au maximum le retour éventuel d'un modèle vers eux.

### **Accès en piste principale (120/300) des modèles**

#### **Aire de stationnement**

L'aire de stationnement et de montage des modèles électriques et/ou thermiques correspond à la zone « A » sur le plan. Elle est commune pour les accès en pistes principale et secondaire.

Le préau n'est donc pas une aire de montage mais bien un espace dédié à se protéger du soleil ou du mauvais temps.

#### **Démarrage des « gros » modèles thermiques (au-dessus de 7 kg ou plus de 50 cm3) avant accès à la piste principale**

Les « gros » modèles thermiques ne pourront pas être mis en route sur l'aire de stationnement « A ».

Après le montage du modèle, le pilote devra donc positionner son modèle (moteur coupé) sur la zone dédiée à cet effet et correspondant à la zone « C ».

Une fois le modèle démarré et prêt pour accès à la piste principale, l'accès se fera en mode « roulage » vers la zone « D » (correspondant à l'accès à la piste principale).

#### **Accès à la piste principale**

L'accès à la piste principale se fait obligatoirement via la zone « D »

Le roulage des modèles électriques et des autres modèles de petites cylindrées, en dehors de cette zone, est interdit : ils doivent donc être portés pour accéder à la zone « D ».

Le nez des modèles en zone « A » doit être orienté vers la barrière de piste.

#### **Retour à l'aire de stationnement après une évolution**

Dès que le modèle est posé, le moteur doit être coupé le plus rapidement possible sur les zones de taxiway « D » ou « F » selon la piste utilisée.

### **Accès en piste secondaire (050/230) des modèles**

#### **Aire de stationnement**

L'aire de stationnement et de montage des modèles électriques et/ou thermiques correspond à la zone « A » sur le plan. Elle est commune pour les accès en pistes principale et secondaire.

Le préau n'est donc pas une aire de montage mais bien un espace dédié à se protéger du soleil ou du mauvais temps.

#### **Démarrage des « gros » modèles thermiques avant accès à la piste secondaire**

Les « gros » modèles thermiques (au-dessus de 7 kg ou plus de 50 cm<sup>3</sup>) ne pourront pas être mis en route sur l'aire de stationnement « A ». Après le montage du modèle, le pilote devra donc positionner son modèle (moteur coupé) sur la zone dédiée à cet effet et correspondant à la zone « E ».

Une fois le modèle démarré et prêt pour accès à la piste secondaire, l'accès se fera en mode « roulage » vers la zone « F » (correspondant à l'accès à la piste secondaire).

#### **Accès à la piste secondaire**

L'accès à la piste secondaire se fait obligatoirement via la zone « F ».

Le roulage des modèles électriques et des autres modèles de petites cylindrées, en dehors de cette zone est interdit : ils doivent donc être portés pour accéder à la zone « F ».

Le nez des modèles en zone « A » doit être orienté vers la barrière de piste.

#### **Retour à l'aire de stationnement après une évolution**

Dès que le modèle est posé, le moteur doit être coupé le plus rapidement possible sur les zones de taxiway « D » ou « F » selon la piste utilisée.

**EN CAS D'ATERRISSAGE EN URGENCE D'UN MODELE, LE DEGAGEMENT, SUR LE COTE OU SUR LA PISTE NON EN SERVICE, EST IMPOSE AUX MODELES EN PISTE.**

En ce qui concerne les remorquages, le remorqueur et le planeur doivent être obligatoirement en 2,4 GHz. Les séances de remorquage ont lieu, en général, le dimanche matin jusqu'à 14 heures.

Toutefois, d'autres séances ponctuelles peuvent être organisées durant la semaine. Le forum du club permet d'être informé de ces séances.

Pour les remorquages ponctuels, le responsable de la séance doit s'assurer que la sécurité sera assurée en toutes circonstances. Il doit coordonner, à partir du point pilote, les activités sur les pistes et, en particulier, les décollages et les remorquages. En tout état de cause, ce responsable ne peut être le pilote du remorqueur.

**AFIN DE BIEN RESPECTER LES HAUTEURS MAXIMALES FIXEES PAR LE PROTOCOLE AVEC ORLY, LES REMORQUEURS ET LES PLANEURS (DE MASSE SUPERIEURE A 7 KG) DOIVENT ÊTRE EQUIPES D'UNE TELEMETRIE DONNANT EN PERMANENCE LA HAUTEUR SOL**

**Quant aux normes de bruit, leur respect est impératif, sauf dérogation spécifique du Président du club (après contrôle de la nuisance sonore) pour un modèle particulier (remorqueurs du club, modèles équipés de fortes cylindrées par exemple) ou dans le cadre de manifestations (ou préparation) comme la Fête du Club, les symposiums, etc.**

La pratique du racer thermique ou électrique est autorisée sur le site avion.

Cette pratique étant par principe à risque, les pilotes de racer voleront seuls et devront prendre toutes les précautions qui s'imposent et, en particulier, à aucun moment, survoler les personnes présentes.

Les pilotes de racer ne voleront que si aucun autre type de modèle n'est déjà en vol.

Un préau est à la disposition des pilotes et des accompagnateurs pour manger, se protéger eux-mêmes et leurs matériels, en cas de mauvais temps.

Cet équipement a demandé beaucoup de travail de la part des membres du club et aussi un gros investissement financier : **il doit donc être respecté comme il se doit et rester propre.**

**CE PREAU N'EST PAS UNE ZONE DE STATIONNEMENT NI DE MONTAGE POUR LES MODELES, SAUF EN CAS DE PLUIE. IL CONSTITUE AVANT TOUT UNE AIRE DE REPOS VOIRE DE PROTECTION CONTRE LE SOLEIL.**

Les membres du club devront veiller, de façon la plus courtoise possible, à ce que les visiteurs restent sur le chemin d'accès. Il est bien entendu qu'il n'est pas possible d'imposer quoi que ce soit : c'est pourquoi des panneaux, situés à l'entrée du chemin d'accès côté ferme INRA et côté Vert-le-Grand, rappellent aux visiteurs qu'ils pénètrent sur un site de la Défense Nationale interdit d'accès et qu'ils en assument alors tous les risques.



## **ORGANISATION GENERALE DU SITE PLANEUR**

Après accès au site, les voitures sont garées devant les installations (container, remorque, shelter et château).

Pour les bandes 26, 27, 35, 40, 41 et 72 MHz (hors 2,4 GHz), la gestion des fréquences est assurée à l'aide de pinces placées sur un piquet de fréquences, stocké dans le château. Les pilotes doivent respecter le plan de fréquences (en annexe) et quelques consignes.

Le piquet de fréquences doit être placé dans la zone pilotes. S'il y a moins de trois pilotes sur le site, travaillant sur les bandes 26, 27, 35, 40, 41 et 72 MHz, le piquet de fréquences n'est pas nécessairement installé et l'utilisation des fréquences doit donc être coordonnée entre les pilotes.

Le cas échéant, chaque pilote doit, avant l'utilisation de son émetteur, prélever sur le piquet de fréquences la pince identifiée à sa fréquence d'émission (qu'il doit connaître avec certitude). Cette pince est placée sur son émetteur pendant toutes les phases d'utilisation de la fréquence (réglages au sol ou en vol). Bien sûr, il n'est disponible qu'une seule pince par fréquence.

Si un pilote ne trouve pas la pince de sa fréquence sur le panneau, il doit, avant de mettre en marche son émetteur, nécessairement rechercher l'utilisateur actuel de la fréquence.

Après utilisation, la pince est remise sur le panneau à l'emplacement ad hoc, ce geste libérant automatiquement la fréquence pour les autres pilotes.

Le soir, le dernier pilote du site planeur range soigneusement le piquet de fréquences (équipé de toutes les pinces), dans le château.

Les treuils électriques doivent être placés, dans la mesure du possible, le long des côtés Ouest (côté préférable) ou Est du terrain, afin de libérer au maximum l'espace pour les sandows qui sont sensibles au vent.

Les modèles du site planeur doivent évoluer côté Nord du chemin d'accès principal, pour ne pas interférer avec les modèles du site avion. Cependant, si les planeurs volent à plus de 150 mètres de hauteur, ils sont autorisés à transiter au-dessus de la zone réservée au site avion, mais en aucun cas, ils ne doivent y spiraler de façon continue.

De même, Il est interdit de survoler la zone des tours de la zone ANS (installations situées dans la zone Nord du site planeur). Pour récupérer un modèle posé ou perdu dans l'enceinte militaire (ce qui est, par principe, évidemment extrêmement déconseillé), il faut prévenir le Président qui interviendra alors auprès des instances militaires.

Les entraînements « vitesse » des planeurs F3B demandent une grande vigilance des pilotes, car des personnes peuvent se trouver sur la trajectoire, pour récupérer un modèle par exemple. Ainsi, il vaut mieux manquer un entraînement que de risquer de blesser quelqu'un. La dernière base devra être réalisée à une hauteur minimale de 5 mètres. De façon symétrique, les modélistes, devant récupérer un modèle ou tendre un sandow dans cette zone, doivent être extrêmement attentifs à ce qui se passe au-dessus de leur tête. Tout cela pour dire qu'un minimum de communication et d'entente est nécessaire entre tous ceux qui évoluent sur le site planeur, afin d'éviter des difficultés et surtout des accidents.

La pratique du racer lancé électrique est autorisée sur le site planeur, sous réserve qu'elle soit effectuée le matin avant 10 heures et dans la zone Nord, les pilotes pouvant ainsi tourner autour d'eux. Dans ces conditions, aucun vol de planeurs n'est autorisé avant 10 heures. Mais, s'il n'y a pas d'activité racer, la restriction sur les vols de planeurs n'a pas lieu d'être. De la même manière, les racers peuvent évoluer après 10 heures, jusqu'à l'arrivée de planeurs.

Les planeurs remorqués évoluent obligatoirement sur le site avion et utilisent exclusivement les fréquences de ce site.

Il est interdit de voler sur le site planeur avec des modèles équipés d'une propulsion thermique.

Il est possible de voler avec un motoplaneur électrique sur l'un ou l'autre des sites de vol, à partir du moment où le plan de fréquences du site concerné est respecté.

## **FREQUENCES**

L'utilisation du 2,4 GHz est autorisée sans restriction sur les deux sites de vol. Cependant, l'utilisation des anciennes fréquences en MHz (26, 27, 35, 40, 41 et 72 MHz) reste possible moyennant, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, le strict respect de la répartition donnée en annexe.

Avant toute mise en marche de votre émetteur (hors 2,4 GHz), vous devez bien vérifier que la fréquence est libre. Egalement, lorsque vous changez de fréquence avec un quartz ou par programmation, vous devez vérifier plutôt deux fois qu'une que la fréquence est bien celle que vous souhaitez. Beaucoup de crashes sont générés par de telles opérations mal gérées. A cet effet, nous disposons de moyens de contrôle des fréquences.

**VOUS DEVEZ DONC OBLIGATOIREMENT UTILISER LES FREQUENCES DU SITE SUR LEQUEL VOUS SOUHAITEZ EVOLUER. SI VOUS NE DISEPOSEZ PAS DE LA BONNE FREQUENCE, VOUS N'AVEZ PAS LE DROIT D'Y VOLER.**

## **RECOMMANDATIONS SUR L'UTILISATION DES RADIOCOMMANDES**

L'utilisation d'une radiocommande n'est pas anodine et toute négligence peut avoir de graves conséquences sur les matériels et surtout sur les personnes.

En conséquence, une vigilance de tous les instants est impérative de la part des pilotes lorsqu'ils mettent en marche leurs émetteurs.

Dans le cas de l'utilisation d'un nouveau modèle, une vérification des charges des batteries de l'émetteur et du récepteur, ainsi qu'un essai de portée, est obligatoire.

En ce qui concerne la bande 2,4 GHz, réaliser un test de portée, conformément aux recommandations du constructeur de la radiocommande, est également un gage de sécurité.

## **HELICOPTERES ET AUTRES MODELES (VOL CIRCULAIRE)**

Ces types de modèles étant quasi inexistant au club, aucune procédure spécifique n'est prévue. Si un pilote du club souhaite les pratiquer, il doit contacter le Président et définir avec lui la procédure à utiliser.

## **SECURITE**

Chacun doit être conscient des risques d'accident grave pouvant être générés par son modèle.

Toutes évolutions volontaires au-dessus ou pointées vers les personnes ou les voitures sont rigoureusement proscrites. Un pilote, qui persisterait à évoluer de façon dangereuse, sera exclu du terrain.

Il est rappelé que ce n'est pas le club, mais individuellement chaque pilote, qui est responsable pécuniairement et pénalement des dommages causés aux personnes et aux biens.

Les pilotes devront donc « s'arranger » entre eux, sur la suite à donner en lien avec les conséquences de ces dommages. Le club n'interviendra en aucun cas dans ces discussions. Les gens qui volent avec des modèles onéreux doivent assumer les conséquences d'une casse. En effet, les modèles ne sont pas assurés (sauf cas très exceptionnel).

Le matériel utilisé doit être en parfait état de fonctionner : en cas de doute, il vaut mieux s'abstenir de voler. Cela peut éviter de casser un modèle, mais surtout de faire prendre aux autres des risques inutiles. Ainsi, il est totalement interdit d'alimenter les radiocommandes avec des piles, que cela soit à l'émission ou à la réception.

## **QUELQUES REGLES DE BON SENS**

S'il y a plus de 5 modèles en l'air (particulièrement sur le site avion), attendre que le ciel se libère car les risques de collision deviennent très importants.

Il est recommandé de ne pas mettre en vol des modèles rapides, voire des gros modèles, lorsque des petits modèles (lents) sont déjà en phase d'évolution. Dans la mesure du possible, les télépilotes respecteront donc une homogénéité dans les types de modèles en vol.

De la même manière, il est recommandé de respecter une certaine homogénéité dans le niveau des pilotes déjà en phase d'évolution. Un télépilote ne s'engagera donc pas pour faire de la voltige ou avec un modèle rapide, pendant que des pilotes débutants sont déjà en phase d'évolution.

### **Sur le site avion**

Les pilotes veilleront à ce que les visiteurs restent éloignés le plus possible des zones de montage, démarrage, taxiway et zone de vol.

Si, au décollage, un avion embarque, réduire le moteur plutôt que de tenter de l'arracher de façon incontrôlée.

En cas d'ennuis radio, le crier bien fort.

**LORS DES TONTES, IL EST INDISPENSABLE QUE LES PILOTES SE COORDONNENT AVEC LES PERSONNES QUI ASSURENT L'ENTRETIEN DES PISTES. AUCUN DECOLLAGE NE POURRA ÊTRE EFFECTUE SANS AVOIR PREABLEMENT RECU LEUR ACCORD.**

### **Sur le site planeur**

Pas de procédure d'atterrissage amenant à survoler le site avion ou le champ d'antennes.

Pas de survol des autres pilotes à basse altitude.

Annoncer votre intention d'atterrir aux autres pilotes.

Vérifier que personne ne marche sur les fils de treuils.

Ne laisser aucun fil de nylon sur le site.

**EN CAS DE BLESSURE, PREVEZ LES RESPONSABLES DU TERRAIN.  
A TOUTES FINS UTILES, DEUX VALISES DE PREMIER SECOURS SONT EN PLACE : UNE SOUS LE PREAU DU SITE AVION ET UNE DANS UN BOÎTIER SUR LE SITE PLANEUR. LE NUMERO DES CADENAS A CHIFFRES EN PLACE EST 9175. DES EXTINCTEURS ACCOMPAGNENT LES VALISES DE PREMIER SECOURS.  
DE PLUS, IL EST FORTEMENT RECOMMANDE D'AVOIR TOUJOURS DANS SA VOITURE UN PETIT NECESSAIRE A PHARMACIE ET UN PETIT EXCTINCTEUR.  
LES NUMEROS DE TELEPHONE, UTILES DANS CES CIRCONSTANCES, SONT AFFICHES SOUS LE PREAU DU SITE AVION ET DANS LE CHÂTEAU DU SITE PLANEUR.**

## **LUTTE CONTRE LES NUISANCES**

### **Bruit**

Un silencieux efficace est obligatoire sur tous les moteurs thermiques et non un simple collecteur de gaz. En effet, le site avion est situé à environ 1200 mètres des premières maisons de la commune de Vert-le-Grand et nous devons donc être extrêmement vigilants sur le bruit généré par nos modèles.

Il faut bien avoir en tête que même un moteur 4 temps, au son si agréable pour nous modélistes, n'est pas forcément apprécié de la même manière par le riverain : pour lui, il n'y a pas de bruit agréable, il y a simplement une gêne.

**La norme fédérale de bruit applicable est de 92 dBA sur herbe. La méthode fédérale de mesure est basée sur un relevé en 4 points à 45 degrés et à 3 mètres du modèle. La moyenne de ces 4 mesures doit être inférieure à 92 dBA.**

Pour les modèles équipés de moteur de plus de 30 cm<sup>3</sup>, une tolérance est admise, car la technique actuelle ne permet pas toujours de respecter la norme fédérale.

Cependant, il faut rester raisonnable et ne pas faire n'importe quoi. Ainsi, les moteurs de cylindrée inférieure ou égale à 60 cm<sup>3</sup> doivent rester en dessous de 96 dBA.

Pour les moteurs de plus de 60 cm<sup>3</sup> qui ne respectent pas cette limite de 96 dBA, ils doivent absolument éviter de voler par vent d'ouest, régime qui facilite la propagation du bruit en direction de Vert-le-Grand.

Un bon moyen de réduire le bruit simplement consiste à diminuer les tours moteur en utilisant une hélice plus forte en pas et /ou en diamètre.

Evidemment, cela a souvent pour effet de diminuer légèrement les performances du modèle, mais il vaut mieux une telle situation que d'avoir une plainte pouvant entraîner l'interdiction d'utilisation des moteurs thermiques, voire des contraintes lourdes d'horaire et au pire la perte du terrain.

Pour être bien sûr de respecter cette norme avec votre modèle, demandez au Président de faire une mesure.

Des dérogations, accordées par le Président, peuvent être obtenues à certains modèles, par exemple pour les remorqueurs du club ou lors de grandes manifestations, comme la Fête du Club.

Afin de limiter les nuisances, la descente des remorqueurs doit être effectuée moteur réduit. Egalement, un silencieux défectueux interdit de voler et, si le silencieux casse en vol, il est impératif de se poser le plus rapidement possible.

Pas de points fixes ni d'essais moteur prolongés (ni a fortiori de rodage) dans la zone des modèles et du parking voitures, le terrain étant suffisamment vaste pour trouver un petit coin adéquat.

### **Propreté**

Nous exigeons que le terrain reste propre et donc, il ne faut pas y abandonner détritiques, papiers, bouteilles, débris de modèles, etc.

Il n'y aura plus de poubelle sous le préau, afin que chacun assume la récupération de ses détritiques.

Par ailleurs, une demi-journée annuelle de nettoyage des terrains sera instaurée. La présence de l'ensemble des membres sera nécessaire. Une communication préalable leur sera transmise.

### **Culture**

Si l'on doit rechercher un modèle dans un champ voisin, prendre le plus grand soin pour ne pas abîmer les cultures, car nous devons garder de bons rapports avec les cultivateurs locaux.

Il vaut donc mieux passer un peu plus de temps pour bien régler son moteur que de décoller avec une incertitude sur son fonctionnement.

S'il faut pénétrer dans un champ, vous devez si possible y aller seul et bien écarter les tiges des cultures sans les casser, ni les piétiner.

### **Entretien**

En plus de la propreté, chacun doit participer à l'entretien de ce terrain, en particulier en ramassant les débris et en réparant les installations abîmées.

**Ne laisser aucun morceau de modèles cassés, hélices, câbles nylon (sur le site planeur), etc.**

## **RESPECT DES CONSIGNES**

Ce règlement a été établi pour mieux organiser les vols, assurer la sécurité et ainsi permettre de conserver la jouissance de ce terrain. En effet, toute difficulté majeure risque de nous faire évincer.

Le respect de ces consignes est l'affaire de tous, non seulement pour les respecter, mais aussi pour les faire respecter.

En cas d'infraction, les décisions nécessaires pourront être prises sur place par les responsables du club. Elles seront systématiquement portées à la connaissance du Conseil d'Administration qui statuera, après avoir pris le temps d'entendre les intéressés, sur les suites à donner (par exemple blâme, exclusion temporaire, non renouvellement de la licence, etc.).

### **Principe des sanctions**

Les éventuelles infractions au présent règlement seront précisées à l'intéressé de manière courtoise.

A la première infraction, et après avoir entendu les intéressés, les membres du Conseil d'Administration en seront éventuellement avertis.

Le cas échéant, le sujet sera alors évoqué lors d'une réunion du Conseil d'Administration.

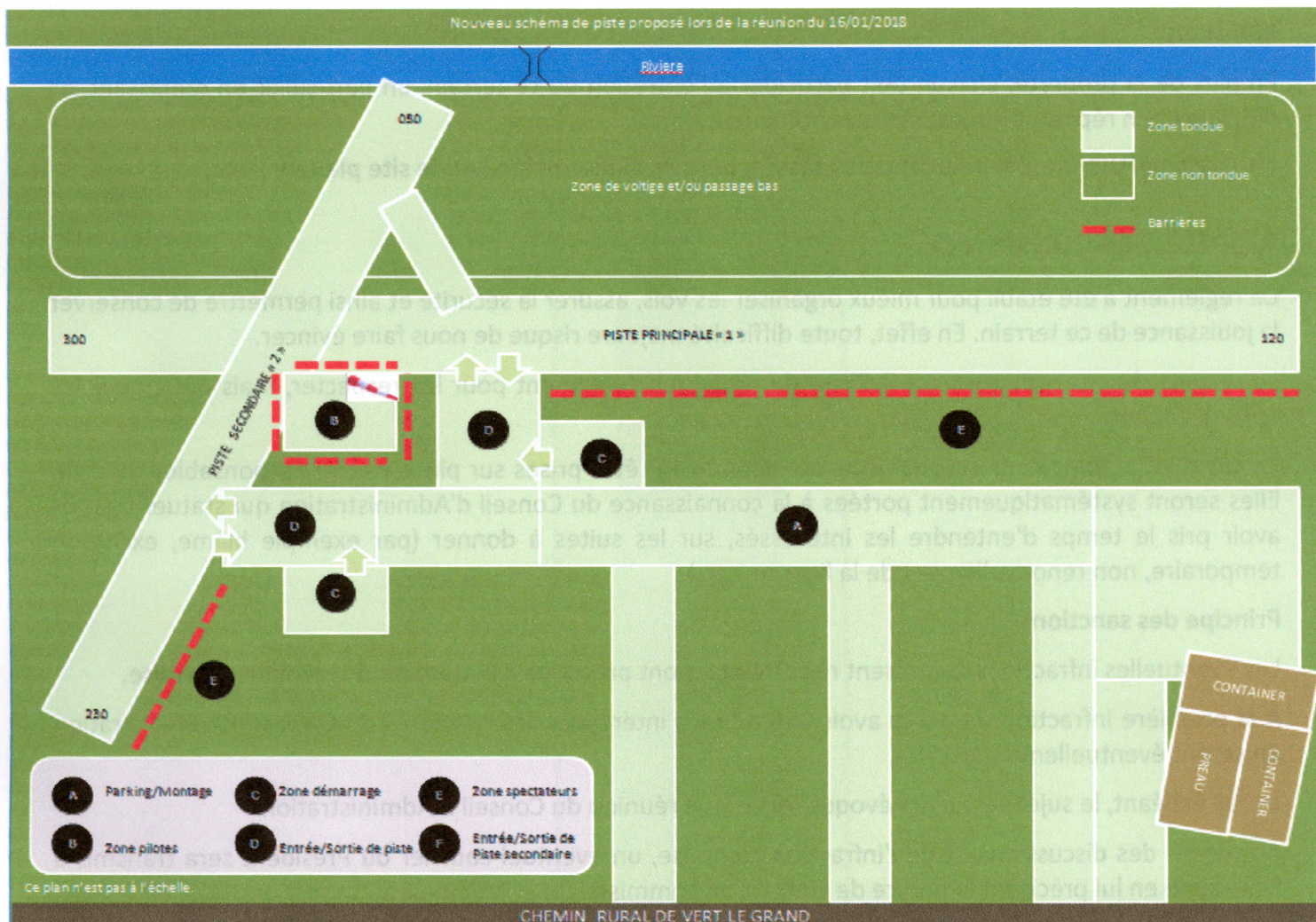
Au regard des discussions et de l'infraction commise, un éventuel courrier du Président sera transmis à l'intéressé en lui précisant la nature de l'infraction commise : un avertissement lui sera alors donné.

A la seconde infraction, le Conseil d'Administration sera de nouveau saisi et statuera sur la sanction à donner. Le Président du Club enverra à l'intéressé un courrier lui précisant la nature de l'infraction commise et la sanction.

A la troisième infraction, le Conseil d'Administration sera une nouvelle fois saisi et constituera une commission de discipline pour juger et décider de la sanction à appliquer, qui pourra aller jusqu'à l'exclusion complète de l'intéressé du terrain, voire du club. Le Président du Club enverra alors à l'intéressé un courrier le convoquant à une réunion en présence de la commission de discipline qui lui précisera la nature de l'infraction commise, entendra sa défense et lui précisera la sanction appliquée.

**MERCI A TOUS POUR VOTRE PARTICIPATION AU RESPECT DE CES REGLES**

1 - PLAN DE L'ORGANISATION GENERALE DU SITE AVION



2 - REPARTITION DES FREQUENCES EN MHZ ENTRE LE SITE AVION ET LE SITE PLANEUR

SITE AVION				
26,875	26,885	26,895	26,905	26,915
27,145	27,195			
35,000	35,020	35,040	40,665	40,675
41,060	41,080	41,090	41,100	41,140
41,150	41,160	41,180	41,200	
72,210	72,250	72,290	72,330	72,350
72,230	72,270	72,310		
SITE PLANEUR				
26,815	26,825	26,835	26,845	26,855
26,865	26,995	27,045	27,095	
35,010	35,030	35,050	40,685	40,695
41,070	41,110	41,120	41,130	41,170
41,190				
72,370	72,410	72,450	72,470	72,490
72,90	72,430			