



# REGLEMENT INTERIEUR ET SECURITE



Chers membres,

Le comité s'est réuni pour établir une mise à jour du précédent règlement intérieur (datant du 01 juin 2023) qui fixe les conditions d'utilisation de la plateforme d'Aéromodélisme MACH 2 située au lieu-dit « Les Hautes Vignes » à Thionville Garche.

Pour renforcer la passion qui anime notre club depuis de longues années, tout membre souscrivant une adhésion au club MACH 2 doit s'engager à respecter ce règlement mais aussi participer à le faire appliquer.

Ce présent règlement n'est pas exhaustif, il pourra être complété, modifié, voir remplacé notamment lors de manifestations diverses (meetings, expositions, ...), en fonction des textes et/ou impératifs.

En prenant connaissance de ce document, nous pourrons certainement nous améliorer, fidéliser notre passion et ancrer notre amitié.

Sans être restrictif, ce règlement est surtout destiné à permettre à chacun de bénéficier au mieux des avantages et autres installations qu'offre notre club pour que nous trouvions toujours les meilleures conditions de loisir et de sécurité.

En vous souhaitant bon vol !

**Le comité**

**SOMMAIRE****1- TERRAIN**

Responsable de terrain	Art. 1.1
Conditions d'utilisation	Art. 1.2
Utilisation du matériel et des infrastructures	Art. 1.3
Période d'utilisation	Art. 1.4
Propreté du terrain et des installations	Art. 1.5
Parking des véhicules	Art. 1.6

**2- UTILISATION**

Moteurs thermiques	Art. 2.1
Rodage	Art. 2.2
Durée d'utilisation	Art. 2.3
Cas spécifique des jets équipés de turbins thermique	Art. 2.4
Moteurs électriques	Art. 2.1
Rodage	Art. 2.2
Durée d'utilisation	Art. 2.3

**3- VOL**

Matériel	Art. 3.1
Respect de la réglementation en vigueur	Art. 3.2
Contrôles	Art. 3.3

**4- FORMATION/APPRENTISSAGE**

Formation des pilotes	Art. 4.1
Apprentissage	Art. 4.2

**5- SECURITE**

Vérifications avant le vol	Art. 5.1
Précautions avant utilisation de la piste	Art. 5.2
Zone de vol	Art. 5.3
Treuillage des planeurs	Art. 5.4
Largage des planeurs par avion porteur ou treuil	Art. 5.5
Vols simultanés	Art. 5.6
Zone de pilotage	Art. 5.7
Atterrissage	Art. 5.8
Cas particulier des hélicoptères / drones	Art. 5.9

## 6- RESPECT DES REGLES DE SECURITE

Possibilité de contrôle	Art. 4.1
Non-respect des règles	Art. 4.2

### 1- TERRAIN

#### Art 1.1 Responsable de terrain

Les responsables de terrain désignés par le comité seront seuls qualifiés pour faire appliquer le règlement intérieur. Le comité se réserve le droit en cours d'année de remplacer le ou les responsables par d'autres candidats.

Les responsables de terrain doivent assurer leurs responsabilités avec un maximum de diplomatie, d'intégrité et de discrétion.

En cas de litige entre les responsables de terrain et les pilotes, le comité aura un rôle de médiation uniquement en ce qui concerne les problèmes afférents au club et notamment ceux liés au règlement intérieur. En aucun cas il n'interférera dans d'éventuelles difficultés de relations interpersonnelles. Les conflits verbaux ou physiques n'ont aucune raison d'être.

En cas de graves problèmes mettant en cause le bon fonctionnement du club, le comité sanctionnera les contrevenants. Cette sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion sans aucune indemnité financière (licence, travail, ...).

Ne sont admis sur la piste que le pilote et son mécanicien.

#### Art 1.2 Conditions d'utilisation

L'utilisation du terrain est subordonnée à l'adhésion au club et à la détention d'une licence (UFOLEP ou FFAM).

Toute personne titulaire d'une licence extérieure au club ne pourra pratiquer qu'à titre exceptionnel avec l'autorisation verbale délivrée par un responsable du club pour la séance en cours et aux conditions définies par celui-ci.

Etant entendu que le non-respect de ces dernières entraînera l'annulation immédiate de l'autorisation. Cette dérogation n'exclut pas, pour les pilotes européens, la nécessité d'avoir contracté une assurance couvrant les risques inhérents aux activités pratiquées (à présenter au responsable du terrain).

#### Art 1.3 Utilisation du matériel et des infrastructures

L'utilisation du matériel et des infrastructures du club mis à la disposition de ses membres se fait sans aucune priorité d'ancienneté, d'expérience ou de fonction hormis l'utilisation de matériel nécessitant une compétence particulière.

Le respect des biens du club est du ressort de chacun.

## **Art 1.4 Période d'utilisation**

En conformité avec la réglementation, il existe une interdiction de vol durant la « Nuit Aéronautique » qui commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil.

## **Art 1.5 Propreté du terrain et des installations**

Le nettoyage du terrain et des installations est à la charge de chacun (**pilote ou non !!**). Tout membre le quittant doit emporter son matériel et nettoyer son emplacement.

## **Art 1.6 Parking des véhicules (plan annexe joint)**

Les véhicules des personnes devront être garés à l'emplacement prévu à cet effet. La circulation sur la piste est interdite.

## **2- UTILISATION**

### **Art 2.1 T Moteurs thermiques**

Les modèles équipés de moteurs deux temps seront impérativement dotés de silencieux ou résonateurs. Toute absence de l'un ou de l'autre entraînera systématiquement l'interdiction d'utiliser ce moteur.

Les modèles équipés de moteurs quatre temps sont dispensés de ces dispositifs dans la mesure où le niveau sonore est acceptable et où la technologie de ces matériaux ne prévoit pas leur adaptation.

### **Art 2.2 T Rodage**

Les rodages des moteurs seront effectués sur l'aire de rodage située en bout de parking (plan annexe joint).

### **Art 2.3 T Durée d'utilisation**

Il est conseillé de ne pas prolonger les périodes d'utilisation du moteur avant ou après le vol au-delà de ce qui est nécessaire à sa mise au point.

### **Art 2.4 T Cas spécifique des aéronefs équipés de turbine thermique**

En raison de la proximité du club avec la centrale nucléaire de Cattenom, le comité a décidé d'interdire le vol des aéronefs à voilure fixe (type jets) à propulsion thermique. En revanche, les pilotes désirant faire voler des appareils à voilure mobile (type hélicoptère) possédant ce type de propulsion pourront le faire sous condition expresse d'obtenir l'autorisation préalable du comité.

Cette autorisation sera donnée au cas par cas sous la responsabilité du comité.

## **Art 2.1 E Moteurs électriques**

Les modèles équipés de moteurs électriques sont certes silencieux, mais présentent de réels dangers de par ce silence et la facilité de mise en œuvre.

## **Art 2.2 E Sécurité**

Le pilote doit **impérativement** manipuler son avion avec la sécurité mise en place ou l'accu débranché.

Les essais moteur (interventions) ne doivent jamais être réalisés avec l'hélice mise en place (Rappel : les moteurs électriques tournent très vite).

Les accus LI-PO doivent être chargés dans un sac de protection adapté. Les accus chauds ne doivent pas être chargés et utilisés.

## **Art 2.3 E Durée d'utilisation**

Les accus LI-PO ne doivent pas être utilisées jusqu'au bout de leurs capacités.

## **3- VOL**

### **Art 3.1 Matériel**

En aucun cas un modèle ne sera admis à voler s'il ne présente pas les caractéristiques techniques nécessaires garantissant des vols et évolutions au sol en toute sécurité. Par ailleurs, les modèles devront être conformes à la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne les « V.G.M » soumis du fait de leur taille, poids et puissance à des règles particulières. Pour rappel, les modèles sont considérés « V.G.M » du moment que leur poids dépasse 12 Kg ou d'une cylindrée supérieure à 50cc.

### **Art 3.2 Respect de la réglementation en vigueur**

- Les aéronefs d'une masse supérieure à 800 g devront avoir été déclarés et immatriculés sur le site « ALPHA TANGO », (AlphaTango est un portail administré par la DSAC et mis à disposition des utilisateurs d'aéronefs télépilotés leur permettant de gérer leurs données personnelles enregistrer les aéronefs dont ils sont propriétaires) (<https://www.ecologie.gouv.fr/alphatango>).
- L'identification attribuée devra être appliquée sur l'aéronef de manière visible (l'identification peut être cachée sur les maquettes).
- Les pilotes devront être en possession d'un brevet de formation de télépilote à jour (*validité 5 ans*).
- L'ensemble de ces documents (*formation du pilote à jour et identification de l'appareil volant*) devra être présentable (sous quelques formes que ce soit) sur le terrain en cas de contrôle.
- Les pilotes s'engagent à respecter les règles de la DGAC en conformité avec le formulaire « demande d'autorisation d'exploitation » et à se tenir informés des mises à jour.

- Les pilotes s'engagent également à déclarer tout sinistre et tout événement de sécurité à la DGAC : formulaire CRESUS (ancien REX).
- **Le pilote doit être conscient qu'il engage sa totale responsabilité en cas d'accident relatif à la loi Drone.**

### **Art 3.3 Contrôles**

Toutes les exigences définies à l'article 1.1 pourront faire l'objet de contrôles de la part des responsables du club.

Toutes les exigences définies à l'article 3.2 pourront faire l'objet de contrôles de la part des responsables du club, ainsi que **les forces de l'ordre et les représentants de la DGAC/DSAC**.

## **4- Formation / Apprentissage**

### **Art 4.1 Formation des pilotes**

En conformité avec la réglementation chaque pilote de plus de 14 ans devra être en mesure de présenter l'attestation de formation pour aéronefs supérieurs à 800g.

Les pilotes âgés de moins de 14 ans doivent être obligatoirement accompagnés par un pilote en possession de cette attestation de formation.

Si le pilote veut participer à une manifestation devant du public (SAPA, JPO, ...), il devra obligatoirement être en possession du brevet « ailes bleues » (équivalent QPDD de la FFAM). Formation à réaliser au sein du club ou autres clubs agréés.

### **Art 4.2 Apprentissage**

Le pilote apprenant devra se conformer aux instructions du moniteur notamment en ce qui concerne les règles de sécurité.

Les dommages qui pourraient survenir du fait de l'apprentissage en présence d'un moniteur ne pourraient en aucun cas être imputés à ce dernier ou au club.

**Il est interdit aux débutants n'ayant jamais piloté de tenter un vol en « solo ».** En cas de non-respect, le refus du responsable de terrain sera sans appel.

## **5- SECURITE**

### **Art 5.1 Vérifications avant le vol**

Le pilote devra vérifier

- Le bon fonctionnement de toutes les fonctions de son modèle. Toute anomalie, même mineure, doit différer le départ.
- L'état et la charge de son émetteur/récepteur.
- Dans l'éventualité d'une utilisation d'émetteurs autres que 2.4 GHz, **ATTENTION** de respecter l'utilisation des pinces de fréquences.

- Le démarrage du moteur ne peut se faire que sur la zone prévue et non au milieu des pilotes.

### **Art 5.2 Précautions avant utilisation de la piste**

Avant chaque mise en mouvement d'un modèle, il est nécessaire de s'assurer que celle-ci puisse se faire en toute sécurité :

- Absence de personne à proximité directe ou sur la piste ;
- Modèle en phase d'atterrissement.

**L'accès à la piste devra se faire par l'itinéraire prévu.**

### **Art 5.3 Zone de vol (Plan en annexe)**

Les pilotes devront maintenir leurs modèles dans la zone de vol définie sur le plan annexe.

En cas de survols répétitifs des zones interdites, **le pilote pourra être sanctionné** : cette sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Club sans aucune indemnité financière (Licence, travail, ...).

En conformité avec la réglementation, il est interdit de voler à une hauteur supérieure à 120 m.

Il est impératif de respecter à la fois la zone d'évolution des modèles prévue, ainsi que la zone de pilotage (pilotes) situés sur le bord de la piste.

### **Art 5.4 Treuillage des planeurs**

Aussitôt après largage du câble rétracteur, celui-ci devra être retiré de la piste par enroulement complet ou déposé sur le bord de celle-ci.

### **Art 5.5 Largage des planeurs par avion porteur ou treuil**

Les deux pilotes conviennent du point de largage, le pilote du porteur ayant toute initiative pour atteindre ce point.

En cas d'incident de largage, l'atterrissement de l'ensemble se fera sans que la responsabilité du pilote porteur puisse être engagée quant aux dégâts pouvant survenir au planeur ainsi ramené.

### **Art 5.6 Vols simultanés**

En cas de vols simultanés, il appartiendra au pilote le plus expérimenté de ne pas gêner celui pour qui une manœuvre inhabituelle risque de compromettre la sécurité de son vol.

### **Art 5.7 Récupération des appareils**

Avant d'aller récupérer un appareil sur la piste ou en dehors, il est **obligatoire** de vérifier qu'il n'y ait aucun appareil en phase de décollage et/ou atterrissage. Une communication et coordination avec tous les pilotes en bord de piste est utile.

### **Art 5.8 Atterrissage**

Le pilote atterrissant bénéficie de la priorité vis-à-vis du modèle en instance d'envol. Il informe à haute voix les personnes présentes. **Pour rejoindre le parking, le taxiage avec moteur fonctionnant est interdit.**

### **Art 5.9 Cas particulier des hélicoptères / drones**

**Un seul pilote sur le terrain :**

Le pilote a le droit de voler tout en respectant les consignes de sécurité.

**Un pilote hélicoptère / drone et un pilote avion ou planeur sur le terrain :**

- Le pilote avion ou planeur a priorité de vol,
- Le pilote hélicoptère / drone / parachutes R.C. n'a le droit de voler qu'avec l'autorisation du pilote avion ou planeur en respectant la zone d'évolution ainsi que l'emplacement pilote.

**Plusieurs pilotes avions ou planeurs sur le terrain :**

Vols d'hélicoptères/drones/montgolfières/parachutes R.C. interdits.

## **6- RESPECT DES REGLES DE SECURITE**

### **Art 6.1 Possibilité de contrôle**

Le responsable de terrain veillera au respect de ces règles et aura autorité sur le terrain pour d'éventuels contrôles.

### **Art 6.2 Non-respect des règles**

Un rapport écrit du responsable de terrain au comité fera l'objet d'une enquête avec audience du contrevenant.

Les décisions du comité en cas d'infractions seront indiquées à l'intéressé afin d'éviter des récidives.

**NOUS VOUS SOUHAITONS BON VOL EN TOUTE SECURITE**

**Le Comité.**