



LOU GABIAN

## Terrain du col de Brouis Terrain de l'Agaisen

### Règlement Intérieur

Ce règlement intérieur a pour but de permettre de pratiquer notre activité favorite dans les meilleures conditions et dans le respect de la liberté de chacun.

Mais aucun règlement ne dispense d'utiliser notre bon sens dans l'exercice de cette activité.

Il ne revendique pas d'être exhaustif, nul ne peut prétendre prévoir toutes les situations qui peuvent survenir.

Les terrains d'évolution et les locaux ne nous appartiennent pas, nous n'avons l'autorisation de les utiliser que pour pratiquer des activités d'aéromodélisme. Ces attributions sont résiliables à tout moment et sans recours.

Si nous voulons conserver les sites de vol et les locaux, afin d'y pratiquer pour longtemps notre activité favorite. Nous devons respecter et faire respecter ces quelques règles de sécurité et de civisme.

Toutes personnes présente dans les limites géographiques des terrains de vol et des locaux, adhérent au club ou non est sensée connaître et respecter le règlement du club.

#### A Dispositions particulières pour le terrain de l'Agaisen

A1 Il est interdit à tout véhicule de stationner sur la piste de décollage, ainsi que sur la piste d'accès au terrain. Un parking est à disposition devant l'ancien broyeur.

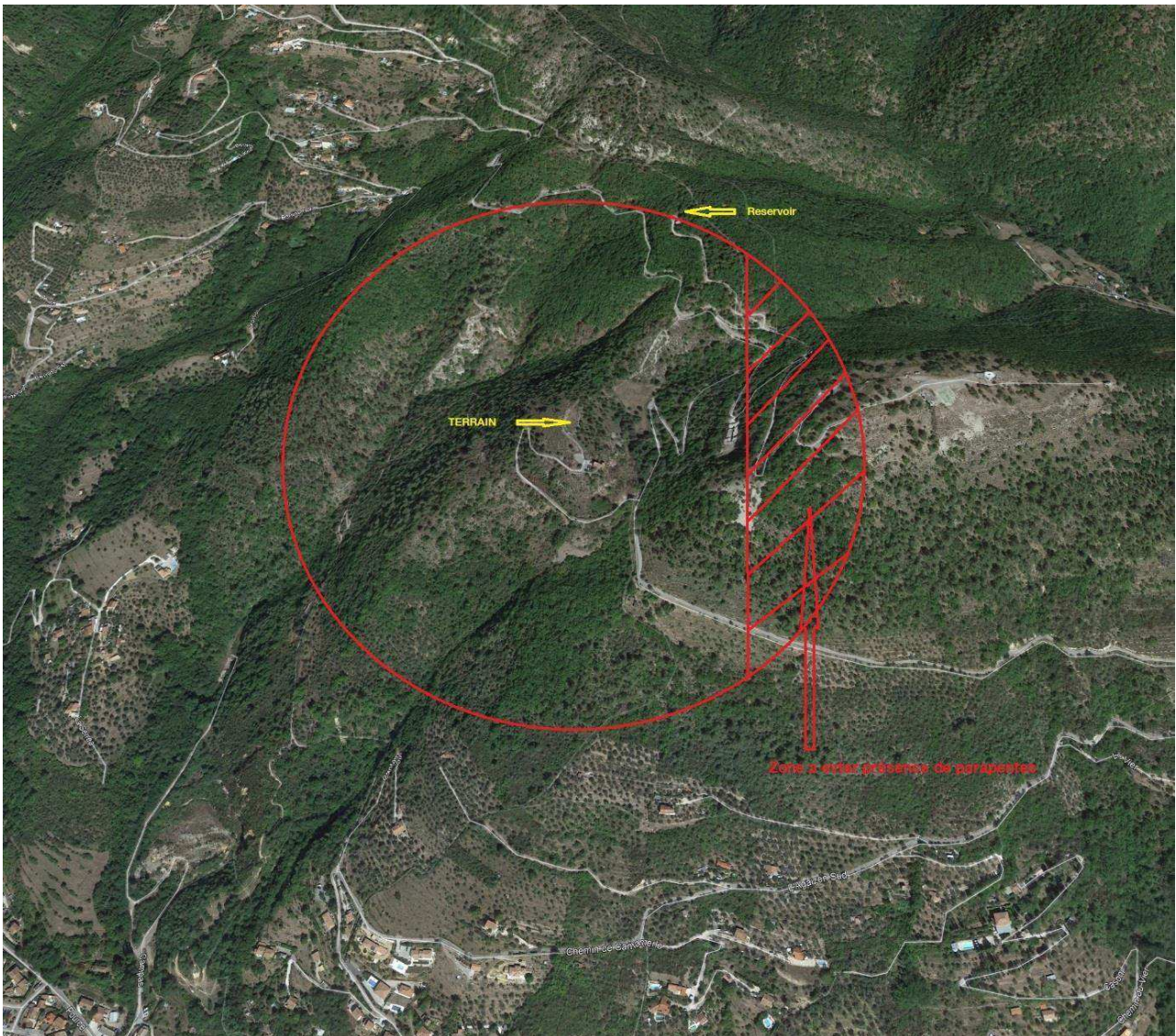
A2 Les spectateurs devront respecter les consignes de sécurité et ne pas se tenir dans la zone d'évolution des aéronefs ainsi que sur la piste, mais ce tenir dans la zone réservé au public.

A3 Lors de la pratique de notre activité d'aéromodélisme notre altitude est limitée à 500 pieds sol, la surveillance de l'espace concerné sera assurée par le chef de piste, personne désigné suivant les critères définis par le règlement à la disposition 2.04.

A4 Le survol de la piste ce fera dans un axe Nord Sud ou Sud Nord suivant la direction du vent et sera déterminé par le chef de piste en accord avec les pilotes en début de séance.

A5 Le survol du parking est interdit ainsi que la zone public.

## Plan n°1 Rayon de vol



La carte ci-joint vous donne la zone de vol à éviter pour les parapentes.  
La proximité avec le site de décollage des parapentes nous oblige à une certaine vigilance Il est du ressort de chaque pilote de suivre l'évolution de son aéronef afin de garantir un maximum de sécurité par rapport aux parapentistes.

Plan n°2 Zone d'évolution



## **1.00 Adhésion**

1.01 Le renouvellement de l'adhésion d'un membre ne sera effectif qu'après dépose du dossier complet : Versement total de la cotisation de l'année en cours en temps et en heure décidé par le comité directeur.

1.02 Pour les nouveaux membres, les demandes d'adhésions seront adressées au président, au vice président, au secrétaire ou au trésorier de l'association et devront être complétées de tous documents demandés. Toutes les demandes sont vérifiées par les membres du comité directeur, qui est seul juge de l'acceptation ou du rejet de ces demandes sans être tenu, dans ce dernier cas, à fournir les explications aux intéressés. Sa décision est sans appel.

1.03 Le bureau se réserve le droit de limiter le nombre d'adhérents en fonction de l'occupation des sites. Lors du renouvellement des cotisations, seront prioritaires les membres prenant leur licence fédérale à l'association.

1.04 Aucun adhérent ne peut s'arroger le droit ou l'initiative d'inviter une ou plusieurs personnes pour l'utilisation des sites d'évolution de modèles réduits de l'association sans en avoir référé à un membre du comité directeur.

1.05 Tout invité ou visiteur désirant utiliser le site devra s'inscrire auprès d'un des membres du comité directeur.

1.06 Tout adhérent actif sur le terrain sera muni de la Licence FFAM pour l'année en cours.

1.07 L'attestation de formation de télépilote à présenter en cas de contrôle, à obtenir sur le site de la FFAM.

1.08 L'enregistrement de tous les modèles de plus de 800 gr sur le site de la DGAC, d'apposer le n° d'enregistrement sur les modèles et être en possession du récépissé d'enregistrement des modèles.

## **2.00 Utilisation des Sites**

2.01 Les pistes et installations sont réservées en priorité aux membres du club LOU GABIAN à jour des cotisations et titulaires de :

- la carte du club LOU GABIAN ;
- la licence fédérale délivrée par la FFAM ;
- l'attestation de formation de télépilote et la copie de l'enregistrement des modèles de plus de 800 gr.

2.02. Membre de la FFAM et utilisateurs à titre exceptionnel :

Pour les participants aux diverses compétitions organisées sur nos installations, les adhérents du club voisins qui passeront voler 2 ou 3 fois par an maximum, les modélisme en vacances et les invités occasionnels approuvés par un membre du comité directeur, les installations pourront être utilisées exceptionnellement s'ils font parties d'un club affiliés à la FFAM et sont titulaires de :

- la licence fédérale, délivrée par la FFAM,
- l'attestation de formation de télépilote et la copie de l'enregistrement des modèles de plus de 800 gr.

Tout modélisme invité par un membre de notre club, évoluera sous l'entière responsabilité de l'invitant, qui devra être présent le jour du vol.

2.03 Sur l'ensemble des terrains, toutes les activités s'opèrent sous la direction et la surveillance d'un membre du comité directeur ou en son absence c'est le plus ancien adhérent qui prend toutes les décisions utiles. Il assurera la sécurité et veillera au respect du dit règlement intérieur. Ses décisions sont sans appel.

2.04 Le chef de piste est un membre de l'association présent sur le terrain, nommé de fait chaque jour dans cet ordre suivant, soit :

- Un membre du comité directeur par ordre hiérarchique décroissant.
- Un licencié de l'association le plus âgé.

2.04 bis Lors de la pratique de notre activité d'aéromodélisme à une altitude comprise entre 150m et 330m (1000 ft) sol, altitude autorisée uniquement sur le site de vol du Col de Brouis, la surveillance de l'espace concerné sera assuré par le chef de piste, personne désigné suivant les critères défini par notre règlement intérieur chapitre 2.03 et 2.04.

Lorsque le chef de piste remarquera ou entendra un aéronef grandeur dans le secteur proche de notre zone d'évolution, il en signalera la position à voix hautes aux pilotes d'aéromodèles.

Afin d'être vu par l'aéronef, les aéromodélistes enchaîneront plusieurs virages à grande inclinaison suivie immédiatement d'une descente rapide en virage à droite, pour se rapprocher des 150 m sol.

2.05 Les pilotes restent entièrement responsables de leurs modèles en vol et sur le sol. Tout manquement aux règles de sécurité et à la non application du règlement intérieur sera étudié par le bureau et pourra entraîner l'exclusion du club et demande de suspension de licence à la FFAM.

2.06 Tous les pilotes et possesseur de radiocommandes ont obligation d'afficher leurs fréquences radio en MHZ en utilisant le tableau de fréquences du club.

2.07 Les atterrissages ont toujours priorité sur les décollages, les pilotes doivent annoncer leurs manœuvres à haute voix ou avec les moyens mis à leur disposition. Le comité directeur décline toute responsabilité en cas d'abordage entre aéronefs.

2.08 Le vol en immersion peut être pratiqué sous réserve de rester conforme à la réglementation applicable aux aéromodèles qui stipule que l'opérateur doit toujours être en vue directe de l'aéromodèle. Dans ce contexte, la seule solution pour pratiquer le vol en immersion est d'utiliser une double commande : l'aéromodéliste en immersion disposera de l'émetteur "élève" tandis que celui qui reste en vue directe de l'aéromodèle disposera de l'émetteur "maître" et sera ainsi considéré comme l'opérateur au plan de la réglementation.

Cette configuration permet ainsi au "maître" de reprendre instantanément les commandes en cas de problème. Elle est la seule configuration autorisée par la FFAM pour le vol en immersion. Ainsi, le vol solo en immersion n'est pas autorisé et sera considéré comme n'étant pas couvert par l'assurance fédérale. Il va de soi que le "maître" dispose d'une licence FFAM "pratiquant" et sache piloter un aéromodèle afin de pouvoir assurer la maîtrise du vol en cas de problème vidéo ou autre au niveau de "l'élève".

### **3.00 Aéromodèle et radiocommande.**

3.01 Pour les modèles équipé d'un moteur, seul ceux équipé d'un moteur électrique seront autorisés à voler.

3.02 Tout licencié actif et titulaire de la Q.F.I.A pilotage a le droit de pratiquer de l'écolage à condition, que ce soit dans un but non lucratif et qu'il dispose, d'un ensemble de radio commande de type double boîtier reliés par un cordon électrique ou par liaison sans fils. Tout autre système ou autre procédé est interdit.

3.03 Fréquences et tableau des fréquences

<b>Fréquences autorisées</b>	<b>Application</b>
26,815 - 26,825 - 26,835 - 26,845 - 26,855 - 26,865 - 26,875 - 26,885 - 26,895 - 26,905 - 26,915 MHz	Application à tous types de modèles réduits
26,995 - 27,045 - 27,095 - 27,145 - 27,195 MHz	Application à tous types de modèles réduits
35,000 - 35,010 - 35,020 - 35,030 - 35,040 - 35,050 MHz	Fréquences dédiées à l'aéromodélisme
40,665 - 40,675 - 40,685 et 40,695 MHz	Application à tous types de modèles réduits
41,060 - 41,070 - 41,080 - 41,090 - 41,100 MHz	Fréquences dédiées à l'aéromodélisme
41,110 - 41,120 - 41,130 - 41,140 - 41,150 - 41,160 - 41,170 - 41,180 - 41,190 - 41,200 MHz	Application à tous types de modèles réduits
72,210 - 72,230 - 72,250 - 72,270 - 72,290 - 72,310 - 72,330 - 72,350 - 72,370 - 72,390 - 72,410 - 72,430 72,450 - 72,470 - 72,490 MHz	Application à tous types de modèles réduits
2,4 GHz 2400 à 2483,5 MHz	Application à tous types de modèles réduits

Application à tous types de modèles réduits

Bande 26 MHz : la bande 26.810 - 26.920 MHz (11 canaux espacés de 10 kHz) est utilisable par tous types de modèles réduits. Cette bande 26 MHz est également utilisée dans deux autres pays européens : Finlande (8 canaux entre 26.825 et 26.945 MHz) et Suède (4 canaux entre 26.825 et 26.935 MHz).

Bande 27 MHz : les cinq fréquences attribuées sont utilisables par tous les types de modèles réduits et correspondent à celles détenues il y a quelques années et retirées au profit des cibistes dans les années 80. En compensation, la bande 41 MHz avait été attribuée. Ces cinq nouvelles fréquences légalisent un état de fait, à savoir la vente et l'utilisation de jouets radiocommandés (avions, hélicoptères, bateaux, voitures,...). Dans ce contexte, cette bande ne présente donc pas de réel intérêt pour l'aéromodélisme.

Bande 35 MHz : les 6 fréquences autorisées sont dédiées à l'aéromodélisme. L'ensemble des pays européens utilise cette bande.

Bande 40 MHz : les quatre fréquences attribuées (40.665 - 40.675 - 40.685 et 40.695 MHz) sont utilisables par tous les types de modèles réduits. L'ensemble des pays européens utilise cette bande.

Bande 41 MHz : la bande 41,060-41,100 MHz (5 fréquences espacées de 10 KHz) est réservée à l'aéromodélisme. La bande 41.110 à 41.200 MHz (10 canaux espacés de 10 kHz) est utilisable pour tous les types de modèles réduits. Aucun autre pays européen n'utilise ces fréquences.

Bande 72 MHz : la bande 72.200 - 72.500 MHz est utilisable par tous les types de modèles réduits. Elle correspond à 15 canaux impairs (72.210, 72.230, ..., 72.490 MHz) répartis tous les 20 KHz et est ainsi en conformité avec la norme américaine. La France est le seul pays européen avec l'Italie à autoriser la bande 72 MHz (en réalité l'Italie n'autorise que quelques fréquences).

Bande 2,4 GHz : la bande 2400 - 2483,5 MHz est utilisable librement pour les équipements de type "Wideband Data transmission" (sous-classe 22) conformes à la norme EN 300 328, dont les ensembles de radiocommande de nouvelle technologie à extension de spectre.

En addition à une sécurité accrue apportée par le nouveau système de modulation et de recherche automatique des canaux libres, l'utilisation de la bande 2,4 GHz apporte un grand nombre de canaux utilisables pour l'aéromodélisme.

Bande 5,8 GHz : Limitée exclusivement à la bande 5,725 – 5,875 GHz (sans DFS et 25 mW maximum en puissance).

Les fréquences autorisées et les puissances maximales associées sont définies dans le tableau national de répartition des bandes de fréquence disponible sur le site de l'Agence Nationale des Fréquences.

Cette liste n'est donnée qu'à titre indicatif et peut être modifiée à tout moment en fonction de l'évolution de la réglementation. N'hésitez pas à consulter le site de la FFAM ([www.ffam.asso.fr/](http://www.ffam.asso.fr/)) pour connaître les dernières évolutions des réglementations.

Lors de l'arrivée sur le terrain vous devez signaler au chef de piste la fréquence que vous utilisez.

Si cette fréquence n'est pas du 2,4 GHz il vous faudra mettre une pince avec votre nom et votre fréquence sur le tableau des fréquences. En vérifiant le tableau, assurez vous que personne ne possède la même fréquence que vous.

Si c'est le cas vous ne devez en aucun cas mettre en route votre radio, mais convenir avec le pilote qui à la même fréquence d'un créneau de vol, nous rappelons que seul le pilote ayant sa pince sur le tableau des fréquences pourra allumer sa radiocommande.

Il est recommandé d'utiliser des fréquences radio espacée d'au moins 20 kHz.

3.04 Votre modèle se doit d'être propre, bien entretenu et en parfait état de vol, vous devez de vérifier le bon fonctionnement de votre ensemble radio avant chaque décollage.

3.05 Les modèles de plus de 800 gr doivent être enregistré sur le site de la DGAC "ALPHATANGO", et porter une étiquette avec le numéro d'enregistrement.

## **4 00 Sécurité et interdiction**

4.01 Il est interdit de survoler les parking, routes d'accès, la zone pilotes et les zones publics.

4.02 Les utilisateurs des sites de vols et des locaux seront tenus responsable de tous les incidents ou accidents qu'ils provoqueraient. En aucun cas le président du club ou l'un des membres du conseil d'administration ne sera tenu responsable des actes des utilisateurs des sites de vols et des locaux.

4.03 Pour tout incident matériel ou corporel, veuillez remplir l'imprimé FFAM (disponible auprès d'un des membres du bureau). En déclarer le sinistre au président dans les plus brefs délais. Le formulaire est disponible sur le site de la FFAM et sur le site du club.

4.04 Il est interdit de survoler la zone réservée pour les parapentes y compris la zone d'évolution (voir plan n° 2) par précaution (terrain de l'Agaisen).

4.04 L'altitude de vol autorisée est de 500 pieds soit 152 mètres (terrain de l'Agaisen).

## **5.00 École de pilotage**

5.01. Déroulement de l'apprentissage

L'utilisation du matériel d'écolage est réservée aux membres licenciés dans le club.

Le matériel du club est réservé uniquement à l'initiation. Ce matériel comprend : un modèle, une radio en double-commande, les outils de mise en marche. Durant cette initiation, l'élève est tenu de participer

activement à la préparation et au nettoyage du modèle mis à sa disposition.  
Les séances d'apprentissage sont dépendantes des conditions météorologiques. Les moniteurs sont seuls habilités à juger de l'opportunité des vols. Le moniteur reste seul juge et maître de donner ou de reprendre les commandes.

Les élèves utilisant leur propre matériel. En cas de casse, le moniteur ne peut être tenu pour responsable. Le passage au niveau supérieur se fait sur avis du moniteur après passage d'un Brevet ou d'une Aile.

## **6.00 Vie du club**

Chaque pilote peut être sollicité par le Président du club pour une participation aux différents meetings afin de défendre les couleurs et la renommée du club. Chaque pilote à la possibilité d'être moniteur dès que son niveau de pilotage le permet. Il est souhaitable que chaque membre de l'école contribue à transmettre les connaissances qu'il a acquises afin de soulager les moniteurs et à contribuer ainsi à créer un esprit d'émulation.

Chaque membre participe à la vie du club en réalisant des travaux tels que :

- entretien des pistes, débroussaillage ;
- mise en place et retrait du matériel lors des journées de démonstration ;
- tenir le stand à tour de rôle lors de la journée des associations ;
- tâches administratives (réservation de salle, inscriptions, courrier)

## **7.00 Compétence technique, interdiction de vol, exclusion**

Les commissaires techniques et sportifs de la FFAM peuvent à chaque instant effectuer les vérifications techniques dans le cadre de la réglementation en vigueur. Chaque membre du bureau, est responsable de l'application du présent règlement. Il peut à tout moment interdire le vol, si :

- les documents, décrits au chapitre 1, sont invalides ou inexistantes ;
- la réglementation ou les clauses de ce règlement intérieur ne sont pas respectées ;
- le vol est dangereux car mal maîtrisé ;
- la sécurité des biens et des personnes est mise en cause.

Chaque incident ou manquement à ce règlement seront signalés au Président qui convoque le bureau pour statuer en présence du pilote fautif selon la procédure décrite dans les statuts de l'association.

Merci de votre compréhension et bons vols à tous.  
Le comité directeur

Règlement intérieur mis à jour par l'Assemblée Générale ordinaire du 13 février 2021.  
Ce règlement comporte 7 pages

Le président  
Thierry REGIS

Le secrétaire général  
Serge DUMAS