



REGLEMENT INTERIEUR 2019 N.A.A.C.

Article 1 Généralités

- Le présent règlement est destiné à garantir un fonctionnement harmonieux de l'association. Ce règlement a pour vocation de rappeler les droits mais aussi les devoirs de chaque membre de l'association. Il complète les statuts de l'association.

Il s'applique à tous les membres du NAAC ainsi qu'aux éventuels membres de passage ou invités et pourra être, le cas échéant, complété par les notes de service décidées par le bureau ou le comité directeur.

- Tout membre se doit de prendre connaissance des statuts, du règlement intérieur et des notes de services et de s'y conformer sans aucune restriction.
- Par son adhésion au club et le paiement de sa cotisation, chaque membre adhérent reconnaît avoir pris connaissance du présent règlement, dont il reçoit un exemplaire et s'engage à le respecter et à en appliquer toutes les prescriptions.
- **Tous les membres effectifs sont habilités à faire respecter le présent règlement sur le terrain.**
- Les membres mineurs pratiquent l'aéromodélisme sous la responsabilité de leurs parents ou tuteurs légaux.

Toute demande d'affiliation d'un mineur doit donc être contresignée par ceux-ci. (Voir dispositions pour les membres mineurs : statuts article 24 et règlement intérieur article 10)

- Les membres de passages ou invités doivent s'engager à respecter le présent règlement auprès d'un membre du comité.
- **Quelque soit la pertinence de ce règlement, il ne saurait en aucun cas se substituer au bon sens.**

Article 2 : Esprit associatif

- Le N.A.A.C. est une association de bonnes volontés. **Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, et la bonne entente.** Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et d'entretenir les équipements mis à sa disposition.

- Chaque membre présent sur le terrain d'évolution doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres. A cet effet un « Flyer » téléchargeable sur notre site a été rédigé.
- Le bon fonctionnement de l'activité passe également, par l'assistance aux débutants et à tout autre pilote ayant éventuellement besoin d'aide dans la mise en œuvre de son modèle.
- Notre activité étant pluridisciplinaire, il serait de bon ton de bien vouloir laisser des créneaux de vols à tous. La règle qui doit prévaloir dans ce cas est avant tout le respect de l'autre.

Article 3 : le terrain de vol et son accès

- L'accès à notre terrain d'évolution doit se faire par les chemins en place en évitant de déborder sur les champs attenants.
- Les véhicules doivent stationner sur les emplacements prévus à cet effet. Ils ne pourront en aucun cas emprunter ni stationner sur la piste et ses servitudes. (parking avion, taxiway, zone pilote et piste)

Il est toléré, en début et en fin d'activité la présence des véhicules à proximité des parkings avions afin de faciliter le chargement et déchargement de ces derniers. Dès le début de l'activité les véhicules doivent avoir rejoint le parking.

- Les pilotes ne doivent utiliser, pour le montage et le démontage de leurs modèles, que les endroits prévus à cet effet, c'est-à-dire le parking avion et éventuellement le parking voiture.

Ces endroits ne peuvent empiéter sur les zones destinées au décollage et à l'atterrissage, ni sur la zone pilote.

- **Seul les pilotes ou éventuellement leurs aides peuvent se trouver dans la zone pilote.**

- Toute autre activité de modélisme que l'aéromodélisme est interdite sur le terrain pendant l'évolution des aéromodèles.
- Notre terrain d'évolution se trouvant à proximité d'un chemin de passage, il est de notre devoir d'informer courtoisement les visiteurs des spécificités de notre activité, notamment en matière de sécurité. (voir article 2)
- Les animaux sont admis sur notre site de vol. Ils peuvent être libres à condition d'être inoffensifs et de ne pas importuner les personnes présentes.

Sur parking avion, ils doivent être tenus en laisse. Ils ne doivent jamais se trouver sur la piste.

Article 4 : les fréquences Radio et Fail Safe

- **La programmation d'un Fail Safe est obligatoire pour les ensembles équipés**

Cette programmation doit obligatoirement mettre le(s) moteur(s) à l'arrêt.

Une non-conformité constatée entrainera une interdiction de vol immédiate à titre conservatoire

Des contrôles aléatoires pourront être effectués par le Président, le responsable de la sécurité et le responsable de l'écolage.

- **Il est recommandé de faire vérifier sa radio régulièrement auprès d'un SAV agréé.**

Article 5 : Zone de vol

- Le respect strict du volume de la zone de vol s'impose à tous tant du point de vue des **limites horizontales dans un demi-cercle de 300m de rayon la base se situant côté nord de la piste** que des **limites verticales de 300m.** (annexe 1)

Il est du devoir du pilote de l'aéromodèle qui viendrait à sortir de ce volume, de conduire son modèle de tel sorte qu'il rejoigne sans tarder la zone de vol.

- Il est rappelé que nous évoluons à l'intérieur des espaces aériens protégés de l'aérodrome de Strasbourg et que de nombreux avions évoluent à l'intérieur de ces derniers.

Les règles relatives au protocole d'accord signé le 18 octobre 2012 entre la DGAC et le NAAC précise que les évolutions des aéromodèles ne peuvent s'effectuer :

- Qu'en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) :
 - *dans la CTR Strasbourg-Entzheim, soit :
 - Visibilité au sol supérieur ou égale à 5 kilomètres,
 - Plafond supérieur ou égal à 450 mètres (1500 pieds)
- Que de jour, entre le lever du soleil et le coucher du soleil.
- Qu'en permanence en vue de l'opérateur.

Ces mesures sont destinées à permettre à un aéronef habité d'avoir la possibilité de voir et d'éviter le cas échéant un aéromodèle, ainsi que le pilote d'un aéromodèle de voir et d'éviter un aéronef habité.

- Les aéromodèles de catégorie B sont autorisés à voler sous réserve qu'une autorisation de vol ait été délivrée par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

L'autorisation de vol précise l'identité du ou des opérateurs ayant réalisés la ou les démonstrations en vol pour l'aéronef présenté. (Arrêté du 21 Mars 2007).

- Recommandation d'emport d'un altimètre, permettant de suivre en temps réel la hauteur de l'aéromodèle pour les modèles de Catégorie B (Arrêté du 21 Mars 2007).
- Recommandation d'emport d'un altimètre, permettant de suivre en temps réel la hauteur de l'aéromodèle pour les remorqueurs de planeur.

Cette disposition permettra de calibrer la hauteur du planeur lors de son largage.

- Recommandation d'emport d'un altimètre, permettant de suivre en temps réel la hauteur de l'aéromodèle pour les planeurs d'une envergure supérieur à 5 mètres 50.

A cette obligation s'ajoute une recommandation d'emport d'un altimètre pour les planeurs d'une envergure supérieure à 4 mètres.

- Les vols d'essai de modèles non encore certifiés comme les modèles de catégorie B, ainsi que les modèles équipés de turboréacteur(s) ou turbopropulseur(s) ne pourront avoir lieu sans la présence du Président.

Ces vols d'essai ne pourront s'effectuer qu'avec un et un seul aéromodèle en vol et seul le pilote éventuellement accompagné de son aide doivent se trouver dans la zone pilote.

Le survol de la zone d'évolution du para moteur, du public, des pilotes présents sur le terrain ainsi que du parking voiture est formellement interdite.

Article 6 : Para moteur

- Une activité de para moteur est présente à proximité immédiate de notre terrain d'évolution.

Il est demandé aux pilotes de conduire leurs modèles afin d'éviter tout rapprochement avec les para moteurs, même si ces derniers viendraient par erreur à pénétrer à l'intérieur de la zone de vol dévolue aux modèles radio commandés.

Interdiction de survoler la zone de décollage et d'atterrissage du para moteur.

I Afin de préserver les excellentes relations que nous entretenons avec les représentants de cette activité, il est demandé aux membres de ne pas intervenir directement, mais de rendre compte au plus tôt des incidents répétés à un responsable du comité.

Article 7 : Procédures de vol et sécurité des vols

- 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. Ceci ne dispense pas

pour autant le constructeur d'un aéromodèle de catégorie A de le doter des dispositifs appropriés de sécurité en cas de perte de contrôle par brouillage, panne, etc (art 4)

- Avant chaque vol, afin d'éviter tout incident, il est impératif d'effectuer une vérification sérieuse des différents organes de l'aéromodèle, de la bonne marche, du sens des débattements et du temps de réponse de toutes les commandes, de la bonne programmation de l'émetteur ainsi que des réglages du ou des moteur(s)..
- Les hélices représentent statistiquement le plus grand danger dans notre activité.

Leurs états nécessitent une attention particulière. L'absence de criques ainsi que leur serrage doivent être vérifiés avant chaque vol.

- Il est recommandé lors du démarrage du (des) moteur(s) thermique(s) de se faire assister par une personne correctement briefée ou par un dispositif permettant l'immobilisation* de l'avion pendant la phase de mise en route.

*On entend par dispositif permettant l'immobilisation de l'avion, tout système fixé ou posé au sol permettant la mise en route autonome du moteur et la retenue de l'aéronef avec l'application de la pleine puissance pendant une durée d'au moins 30 secondes.

- L'utilisation de gants, de bâton de démarrage, démarreur électrique ou de dispositifs adaptés est vivement recommandée lors de la manipulation des hélices en vue du démarrage.
- Le sens d'utilisation des pistes est choisi en fonction du vent. En cas de vent nul, la piste et le sens d'utilisation de celle-ci sont désignés par un des responsables présents. Il appartient néanmoins en dernier ressort au pilote de l'aéromodèle de choisir son sens d'évolution.
- Les pilotes ont la responsabilité d'annoncer leur présence et leur évolution à proximité de la piste aux autres pilotes. (décollage, atterrissage ou récupération de son modèle, remorquage planeur, etc.) ils doivent éviter de stationner sur la piste.
- Lorsque plusieurs pilotes sont en vol, ils sont tenus d'annoncer de manière intelligible toute manœuvre se faisant à basse altitude dans l'axe de la piste (passage bas, touch and go, atterrissage, décollage), et de vérifier avant si la piste est libre.
- En dehors des phases de mise en place et de préparation des modèles, **les pilotes en vol doivent impérativement se trouver dans la zone pilote.**

Dans la zone pilote il est recommandé aux pilotes de prendre une distance latérale par rapport au bord de piste d'au minimum de **3 mètres**

- Il est recommandé dans le cas de remorquage de positionner le Planeur de telle sorte que le décollage de ce dernier intervienne en aval de la zone pilote.

Pour les aéronefs moto propulsés, la mise en puissance en vue du décollage devrait également se faire légèrement en aval de la zone pilote, ceci afin de palier à un éventuel bris d'hélice.

- Le taxiage des modèles de la zone de préparation vers la piste d'envol ne doit pas emprunter la zone pilote.

En phase d'atterrissage, La règle générale veut que le moins manœuvrant soit prioritaire sur le plus manœuvrant.

Donc : les modèles dont le moteur s'est arrêté sont prioritaires sur les planeurs qui sont prioritaires sur tous les autres modèles.

Article 8 : Hélicoptères

- Notre activité étant pluridisciplinaire, il serait de bon ton de bien vouloir laisser des créneaux de vols à tous. La règle qui doit prévaloir dans ce cas est avant tout le respect de l'autre, il est du devoir de chacun de veiller à ce que tous les membres puissent voler en toute quiétude sans présenter de risque pour la sécurité des modèles et des personnes. (Cf Art.2)
- En évolution, les pilotes d'hélicoptère se positionnent dans la zone pilote et ne doivent pas conduire leurs machines à se poser dans cette dernière.

Il est recommandé de maintenir une distance de sécurité entre le pilote et sa machine

- Une zone d'essai réservée aux réglages et aux vols stationnaires se trouve à gauche et en retrait de la zone pilote. Cette zone peut être utilisée conjointement à la zone de vol principale (art. 5)

Article 9 : Dispositions sportives, Catégorie d'aéronef, Vols d'essai

- La délivrance d'une licence est subordonnée à la production d'un certificat médical attestant l'absence de contre-indication à la pratique des activités physiques et sportives liées à l'aéromodélisme.
- Les membres sont tenus de disposer des qualifications adéquates pour évoluer lors de compétitions ou autres démonstrations avec public.
- Les vols d'essai de modèles non encore certifiés comme les modèles de catégorie B, ainsi que les modèles équipés de turboréacteur(s) ou turbopropulseur(s) ne pourront avoir lieu sans la présence du Président.

Ces vols d'essai ne pourront s'effectuer qu'avec un et un seul aéromodèle en vol et seul le pilote éventuellement accompagné de son aide doivent se trouver dans la zone pilote.

Article 10 : Environnement et respect de la nature

- Il est du devoir de chacun d'avoir une attitude responsable en matière d'environnement.

- Il est fortement recommandé de respecter les normes anti bruit éditées par la FFAM.

L'utilisation de moteur thermique à échappement libre n'est pas souhaitable. Sont recommandés les échappements d'origine livré généralement avec les motorisations ou ceux prescrits par les fabricants de moteurs.

Les échappements maison doivent s'attacher à respecter les normes anti bruit.

• Les pilotes et accompagnateurs laisseront le terrain propre. Ils enlèveront tous les déchets tels que chiffons, hélices cassées, bouteilles, mégots, etc.

- La prise en chasse volontaire des oiseaux est formellement interdite.

Article 11 : Autorisation du représentant légal

- Les membres actifs âgés de moins de 18 ans devront, pour être admis à voler, produire une autorisation de leur représentant légal. Cette autorisation devra mentionner le(s) type(s) de modèle(s) mis en œuvre.
- Les membres actifs âgés de moins de 14 ans ne pourront en aucun cas mettre en œuvre de façon autonome un hélicoptère ou un avion à propulsion thermique ou un avion à propulsion électrique supérieur à 150 Watts ou participer à des remorquages ou autre forme de mise en altitude assuré par des avions à propulsion thermique ou électrique, sans être accompagnés d'un adulte expressément désigné par le représentant légal.

Article 12 : Loi drone du 24 octobre 2016

• Les textes de mise en application de la loi concernant l'enregistrement des aéromodèles de plus de 800 grammes et la formation s'appliquent à l'ensemble des pratiquants, quel que soit l'aéromodèle (avions, hélicoptères, planeurs, multicopters...) dans et hors du N.A.A.C.

*Pour pouvoir voler au N.A.A.C. :

- Les modèles de plus de 800 grammes devront avoir été enregistrés sur le site <https://alphantango.aviation-civile.gouv.fr/> et l'identification du modèle devra être apposé sur le modèle en question.
- Le pilote devra pouvoir présenter l'attestation de suivi de formation. Formation qui pourra se faire en ligne sur le site de la Fédération Française d'AéroModélisme ou bien auprès de la DGAC.

Le N.A.A.C. ne saurait être tenu pour responsable en cas de non-respect de cette loi.

