

REGLEMENT INTERIEUR PEGASE 2000

Généralités :

Art 1 : La pratique de l'aéromodélisme sur le terrain de Pégase 2000, est strictement réservée aux adhérents de l'association ayant acquitté leur cotisation annuelle. Lors de journées organisées par le club, ou sur autorisation du Président, une autorisation de vol pour une période convenue pourra être accordée aux pilotes ne faisant pas partie du club

Art 2 : Conformément aux statuts de l'association, tout adhérent reconnaît avoir pris connaissance du dît règlement intérieur et s'engage à le respecter et à le faire respecter.

Horaires d'activité et utilisation du terrain

Art 3 : Le terrain est utilisable tous les jours de la semaine. Seule restriction : il est interdit de voler avant 9h00 du matin pour éviter toutes nuisances sonores pour le voisinage.

Les contraintes de vols

Art 4 : Compte tenu des nouvelles directives auxquelles nous sommes soumises, et de la situation géographique du terrain qui se situe à l'intérieur de la CTR de l'aéroport de Montpellier (voir extrait carte ci-après) et de l'itinéraire VFR NW/NE sur lequel des aéronefs habités sont susceptibles d'évoluer à partir de 150m au dessus de la surface, les pilotes de Pégase 2000 ne pourront en aucun cas évoluer au-dessus des 100m (350 pieds) et devront impérativement maintenir leurs modèles sous les 100m (350 pieds) par mesure de sécurité à l'approche d'aéronefs évoluant sur cet axe. Cette manœuvre de sécurité est obligatoire quel que soit la phase de vol ou le type de modèle utilisé par les pilotes de Pégase 2000 et utilisateur de notre plateforme.

Art 5 : Chaque membre de Pégase 2000 devra s'engager par écrit, en retournant le règlement intérieur de l'association dûment rempli au Président ou un membre du bureau dans les meilleurs délais. Le non-respect de l'article 4 est un motif d'exclusion du club.

Art 6 : Le nombre de modèles en vol est limité à 4 engins à moteurs thermiques ou électriques en excluant les planeurs et moto-planeurs. Le nombre de modèles en vol pourra exceptionnellement être modifié lors des journées organisées par le club.

Art 7 : En raison de l'incompatibilité d'évolution entre voilures tournantes et fixes, ces 2 types de machines ne pourront voler en même temps

Art 8 : Les pilotes d'hélicoptères doivent utiliser le même espace aérien que les pilotes d'avions. Les machines rejoignent donc la piste avant de débiter leurs évolutions soit en translation après décollage de leur zone, soit portées par leur pilote pour décoller de la piste. A la fin du vol la sortie de l'espace se fait de la même manière. Les plages de vol des différents modèles sont à la discrétion des pilotes. (hélicoptères, avions, planeurs et V.G.M)

Les infrastructures :

Parking voitures et circulations

Art 9 : Dans tous les cas pour des raisons de sécurité aucun véhicule ne doit se trouver le long de la barrière longeant le chemin d'accès.

Art 10 : Avant toute chose, quand vous souhaitez voler et pour les bandes 41Mhz et 72Mhz, vous devez consulter le panneau des fréquences. (Les utilisateurs d'émetteurs radios 2,4Ghz ne sont pas concernés)

– Si la fréquence est déjà occupée, vous devez le faire savoir aux pilotes concernés et vous arranger avec eux pour l'utilisation en toute sécurité de cette fréquence radio. – Tant que vous ne volez pas : vous devez maintenir votre émetteur radio éteint sur le rack prévu à cet effet. Votre pince est alors accrochée à l'antenne de votre émetteur radio éteint. – Si vous volez : il est impératif de signaler la fréquence que vous allez utiliser en accrochant sur le panneau, en regard de la fréquence concernée, votre pince à linge portant la fréquence de votre émetteur radio et votre nom. (dans « voler » on inclut tous les préparatifs nécessitant la manipulation de l'émetteur radio)

Art 11 : La responsabilité du pilote jugé insouciant sera toujours engagée.

Le parking pour modèles réduits, la manche à air et le taxiway

Art 12 : L'accès au terrain pour modèles réduits n'est autorisé qu'aux membres de l'association et à leur famille sous leur responsabilité. Les visiteurs doivent toujours se trouver derrière la barrière (côté parking voitures). Veillez à rappeler cette mesure de sécurité aux personnes non averties.

Art 13 : Une manche à air ou une girouette indique le sens du vent. Cette direction déterminera le sens du décollage et de l'atterrissage.

Art 14 : Le roulage au sol pour rejoindre ou dégager la piste, doit se faire par le taxiway. Quand le roulage n'est pas possible (absence de train ou autre), vous devez PORTER votre modèle du parking jusqu'à la piste d'envol.

La piste

Art 15 : La piste 1 fait 149 mètres de long et 13 mètres de large. La piste 2 fait 66 mètres de long et 7 mètres de large, elle est goudronnée.

Le terrain

Art 16 : La zone d'évolution est composée de la piste 1 et 2 et de la partie arrière en limite de terrain.

Procédures de vols

Aires de pilotage

Art 17 : Les aires de pilotage se situent à droite et à gauche du taxiway. Selon la direction du vent les pilotes seront amenés à se placer du côté droit ou du côté gauche du taxiway dans l'aire de pilotage.

Art 18 : Il est impératif que les pilotes ayant un modèle en vol, pilotent depuis la même aire de pilotage. Vous devez par conséquent vous placer à côté des autres pilotes à une distance suffisante pour que vous puissiez tous communiquer facilement.

Décollage et atterrissage

Art 19 : Tous les modèles sans aucune exception décolleront et se poseront dans le même sens. Pour l'atterrissage la priorité des modèles est la suivante : planeur, et avion moteur calé.

Art 20 : Vous devez annoncer aux autres pilotes présents sur l'aire de pilotage toutes vos intentions et les manœuvres qui présentent un risque ; décollage, atterrissage, panne moteur, passage bas, contre piste, etc....

En vol

Art 21 : Votre espace aérien se situe devant vous, il est donc formellement interdit de se retourner et de se mettre face aux spectateurs pour piloter.

LE SURVOL DES TABLES ET DU PARKING VOITURE EST STRICTEMENT INTERDIT.

Art 22 : LA SECURITE DU PILOTE ET DU PUBLIC DOIT TOUJOURS MOTIVER UN BON MODELISTE.

Art 23 : Quand un pilote situé sur l'aire de pilotage annonce une situation d'urgence, les autres pilotes doivent agir en conséquence et libérer le plus possible l'espace aérien et la piste. Les situations d'urgence sont toujours prioritaires.

Art 24 : Le vol en immersion (FPV) doit impérativement s'effectuer en duo de pilotes expérimentés.

Art 25 : Les pilotes moniteurs sont les seuls habilités à apprendre à piloter (se renseigner auprès de l'association pour connaître leurs noms)

Art 26 : Quand vous venez sur le terrain pour prendre une leçon, essayer de préparer votre modèle ainsi que les émetteurs radio pour être prêt à décoller quand vous appellerez le moniteur.

Art 27 : Jusqu'à ce que les moniteurs ne le jugent plus nécessaire, les débutants ne pourront pas voler sans l'autorisation et l'aide d'un moniteur.

Catégories de modèles

Art 28 : Seuls les modèles de catégorie A sont autorisés pour les membres de **Pégase 2000 (O.L.A.P)** (jusqu'à 25 kgrs – jusqu'à 250 cm³ – jusqu'à 15 kW)

Exclusion

Art 29 : Le non-respect du présent règlement peut entraîner l'exclusion de Pégase 2000 par le bureau de l'association.

NOM :

Prénom :

Signature obligatoire :

A renvoyer rempli et signé à un membre du bureau

Extrait de l'arrêté du 17 décembre 2015

Art. 5. – Activités d'aéromodélisme.

Les dispositions du présent article s'appliquent aux aéronefs qui circulent sans personne à bord évoluant dans le cadre d'activités d'aéromodélisme.

- 1) L'aéronef n'évolue pas au-dessus de l'espace public en agglomération, sauf en des lieux où le préfet territorialement compétent autorise la pratique d'activité d'aéromodélisme.*
- 2) Les activités d'aéromodélisme pratiquées au sein d'une association requièrent l'établissement préalable d'une localisation d'activité. Celle-ci précise notamment la hauteur maximale applicable aux évolutions des aéronefs utilisés dans le cadre de l'activité concernée.*
- 3) L'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur.*
- 4) A l'intérieur des portions d'espace aérien mentionnées au 1§ de l'annexe II, l'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface lorsque celles-ci sont actives au sens du 2§ de cette même annexe.*
- 5) Sans préjudice des dispositions du 4§ de l'article 4, sont soumises à l'accord préalable de l'organisme fournissant le service de contrôle de la circulation aérienne :*

i. Les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3o de l'annexe II, et ;

ii. Les évolutions des aéronefs à l'intérieur des espaces aériens contrôlés autres que ceux listés au 3o de l'annexe II à une hauteur supérieure ou égale à 50 mètres au-dessus de la surface.

Cet accord peut être subordonné à l'établissement d'un protocole d'accord entre l'organisme et le responsable de l'activité définissant les conditions d'évolution des aéronefs. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire pour les évolutions à l'intérieur des espaces aériens contrôlés listés au 3o de l'annexe II.

6o Les dispositions fixées aux 3o à 5o ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'aéronef évolue dans le cadre d'une activité pour laquelle une localisation a été établie.