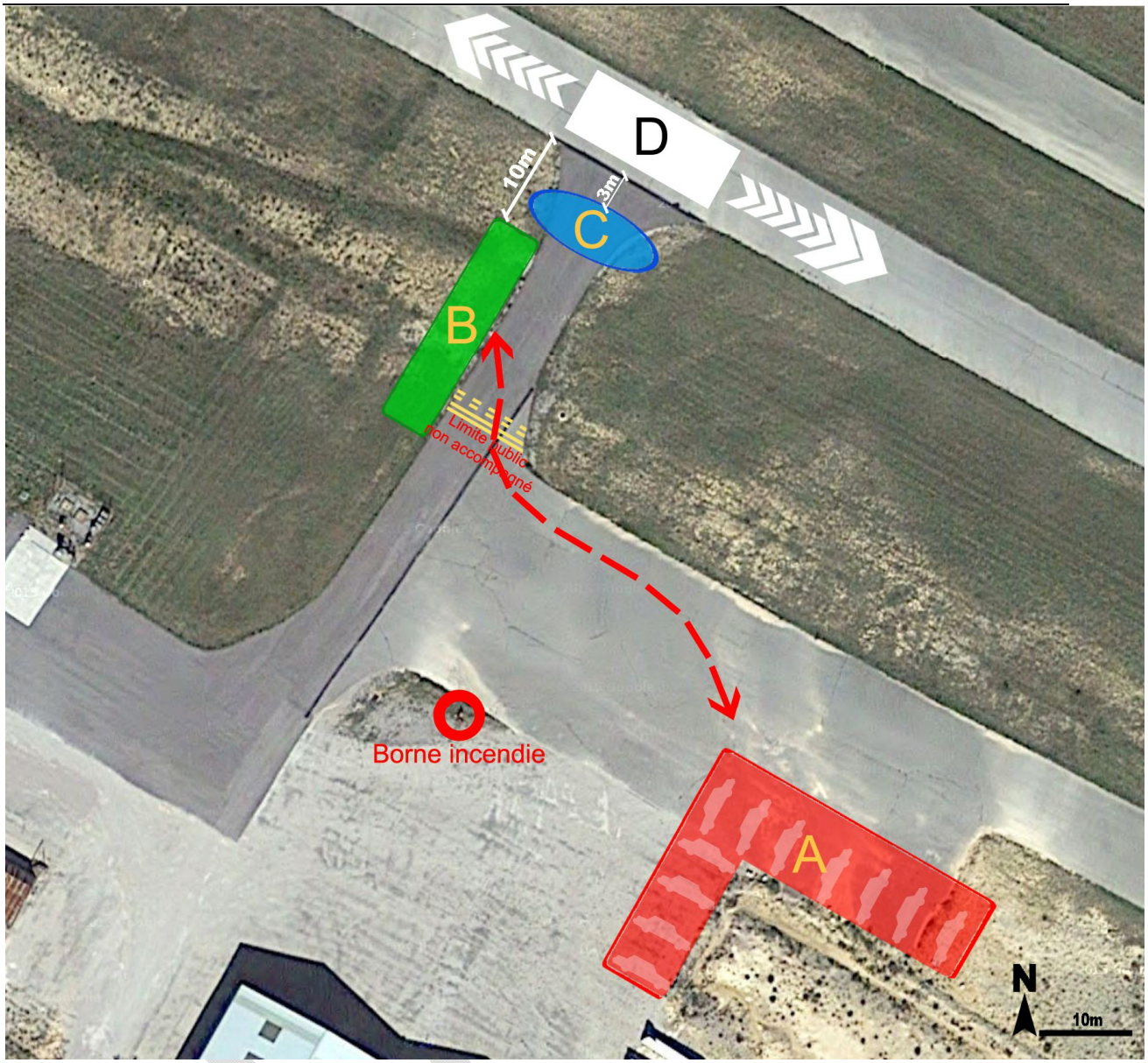


A : Zone de parking des voitures et de montage/démontage des avions. Réglage des moteurs thermiques.

B : Zone de stationnement des avions en attente de vol. Démarrage des moteurs et derniers régalages, au minimum à 10m du bord de la piste

C : Zone de station des pilotes, en retrait à environ 3 m du bord de la piste

D : début du roulage pour le décollage, quelque soit le sens.

Le transfert des avions de la zone A vers la zone B et le retour vers la zone A se fait obligatoirement en **portant** les avions ou en **les tirant.**

Roulage avec moteur et radio commande interdit

REGLEMENT INTERIEUR
« Les Ailes du Pic »

Préambule :

L'activité d'aéromodélisme des « Ailes du Pic » (LADP) se déroule principalement sur le Centre de Vol à voile de Saint Martin de Londres (CVVSML) avec lequel LADP a passé une convention d'utilisation de la piste. En conséquence, tout comportement risquant d'entraîner un conflit avec le CVVSML est susceptible de conduire à l'exclusion du membre de LADP contrevenant au présent règlement. En règle générale, l'activité d'aéromodélisme est suspendue, sauf exception accordée par un membre du CVVSML, dès qu'un planeur est en l'air. Elle peut reprendre lorsque tous les planeurs du CVVSML sont posés. Le règlement intérieur complète, d'une part les statuts de LADP et d'autre part, le protocole avec le CVVSML.

Les téléphones portables sont susceptibles d'engendrer des perturbations avec les radiocommandes, ils devront rester à l'intérieur des véhicules.

Chapitre 1 : Sécurité (voir figures 1 & 2) et Matériel

Article 1 : Parking des véhicules (voir figure 2)

Les véhicules doivent impérativement être garés dans la zone A indiquée en orange sur la figure 2.

Les véhicules ne doivent pas gêner la sortie et la mise en place des planeurs

Les véhicules doivent être à au moins 10 m de la borne incendie.

Article 2°: Aéromodèles autorisés sur la plateforme et radiocommande

Les aéromodèles autorisés à évoluer sur la plateforme seront uniquement des aéromodèles de catégorie A.

Extrait du règlement fédéral :

« **Aéromodèles de catégorie A :**

- Aéromodèles motorisés ou non, de masse maximale au décollage inférieure à 25 kilogrammes ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg, comportant un seul type de propulsion et respectant les limitations suivantes :

• Moteur thermique : cylindrée totale inférieure ou égale à 250 cm3

• Moteur électrique : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW

• Turbopropulseur : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW

• Réacteur : poussée totale inférieure ou égale à 30 daN, avec un rapport poussée/poids sans carburant inférieur ou égal à 1,3

• Air chaud : masse totale de gaz en bouteilles embarquées inférieure ou égale à 5 kg

- Tout aéromodèle captif contrôlé par l'intermédiaire du câble de retenue (cas des aéromodèles de vol circulaire commandé). »

Tout aéromodèle de catégorie B (qui ne répond pas à la catégorie A) ne peut évoluer sur la plateforme sans autorisation d'un membre du bureau de l'association Les Ailes Du Pic.

Concernant les modèles pourvus d'un dispositif de vol dit en immersion, ou FPV :

Extrait du règlement fédéral :

"L'aéromodèle doit toujours rester en vue de son télépilote.
Cas particulier : un aéromodèle peut être contrôlé par une personne n'ayant pas la vue directe sur l'aéromodèle, ou n'étant pas en mesure de conserver en permanence une perception suffisante de l'aéronef et de son environnement (vol dit en 'immersion' ou First Person View – FPV-), vol en mode suiveur (follow me), sous réserve qu'une autre personne conserve à tout instant l'aéromodèle en vue directe et soit ainsi en mesure de veiller à la sécurité du vol.

Cette seconde personne doit disposer de sa propre commande ou, à défaut, doit être en mesure à tout instant d'accéder à la radiocommande dans des conditions permettant de maintenir la sécurité du vol. Toutefois, dans le cas d'un aéromodèle de masse inférieure ou égale à 2 kg, évoluant à une distance horizontale maximale de 200 mètres du télépilote et à une hauteur maximale de 50 mètres, cette seconde personne peut ne pas avoir accès aux commandes de l'aéronef mais doit pouvoir informer le télépilote des dangers éventuels, en temps réel.

La consultation par le télépilote d'un retour vidéo (ou de tout autre écran de contrôle) n'est pas considérée comme du vol en immersion nécessitant une deuxième personne si le télépilote, par un circuit visuel approprié, conserve une perception suffisante de l'aéronef et de son environnement."

Toute radiocommande utilisée sur la plateforme devra être conforme aux normes françaises et fonctionner dans les fréquences autorisée par l'ARCEP.

Article 3 : Montage des avions et réglages des moteurs (voir figure 2)

Les modèles sont assemblés sur le parking. Pour les modèles à moteur thermique, le plein de carburant se fait soit sur le parking (zone A), soit sur la zone B. Le réglage final des moteurs peut être fait sur la zone B.

Article 4 : Déplacement vers la piste/Retour au parking (voir figure 2)

Les modèles allant du parking vers la piste et de la piste vers le parking sont obligatoirement portés ou tirés. En aucun cas, le moteur doit être en marche et les modèles ne doivent pas évoluer au sol à l'aide de la radio-commande.

Les avions peuvent rester en bordure du chemin d'accès à la piste entre 2 vols.

Article 5 : Mise en l'air des avions

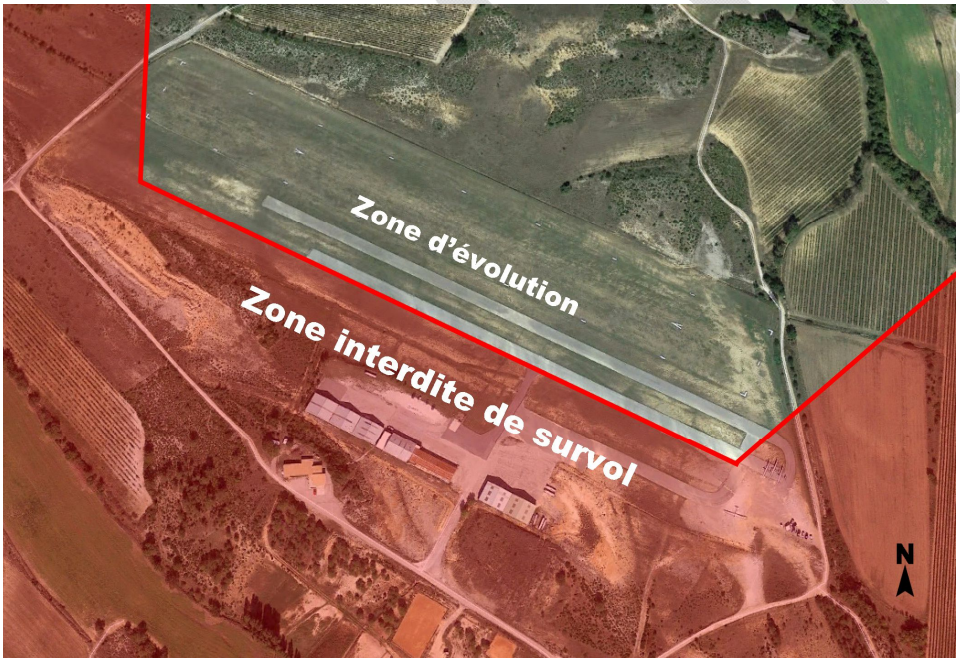
a) Démarrage des moteurs thermiques : en bordure de chemin d'accès à la piste (Zone B) et jamais sur la piste

b) Accès à la piste : avertir les pilotes et spectateurs que le modèle réduit rejoint la piste

c) Décollage :

Pour des motifs de sécurité, il est préférable qu'un pilote ne soit pas seul dans la zone C, une seconde personne peut l'aider dans la surveillance de l'espace aérien (arrivée d'un avion hélicoptère, ULM…)

- demander l'autorisation de décoller lorsqu'un modèle réduit est en vol
- direction sud-est (piste en montée) : dégagement sur la gauche avant d'atteindre la zone de stationnement des planeurs et pour rester dans la zone de vol autorisée.
- direction nord-ouest (piste en descente) : dégagement sur la droite pour rester dans la zone de vol autorisée



d) Position des pilotes :

Le pilote du modèle doit se tenir en léger retrait de la bordure de piste (Zone C entre 3 et 5 m du bord de la piste), si plusieurs pilotes évoluent en même temps, ils doivent être à proximité les uns des autres pour pouvoir communiquer aisément.

Article 6 : Atterrissage

Le pilote doit s'assurer que la piste est libre pour se poser et informe les autres pilotes de son intention de poser son appareil après quoi, il entame la procédure d'approche. Une fois

sa machine hors de la piste, il annonce la disponibilité pour les autres « piste claire » ou autre message explicite.

Cas particulier : Atterrissage d'urgence

Le pilote avertit les personnes présentes de la nécessité de se poser en urgence. Les autres pilotes, s'il y a lieu, doivent alors suspendre les procédures d'approche ou les évolutions de voltige.

Le pilote en difficulté doit poser son avion sans délai et sans nécessairement rejoindre la piste. Il doit tout faire pour éviter de se retrouver dans la zone de vol interdite et en particulier, il doit précipiter son avion au sol s'il risque de tomber sur les hangars ou dans la zone de stationnement des planeurs

Article 7 : Spectateurs :

Les spectateurs doivent se tenir derrière les pilotes (Zone C)

Article 8 : Activités et suspension temporaire de l'aéromodélisme

a) Les vols des aéromodèles auront lieu le jour et seront stoppés dès la mise en l'air d'un planeur ou de l'avion remorqueur.

Exceptionnellement, un planeur du CVVSML peut prendre l'air très tôt sans que notre activité soit arrêtée pour la journée (selon avis d'un membre du CVVSML). Dans ce cas, les modèles en l'air doivent impérativement atterrir le plus vite possible.

Les pilotes et spectateurs doivent rejoindre impérativement la zone de sécurité A. Seuls les modèles peuvent rester sur la zone B.

L'activité d'aéromodélisme peut reprendre soit après l'atterrissage de l'avion tracteur, soit après l'atterrissage du planeur. Cette reprise ne sera possible qu'après accord explicite de la part d'un membre du CVVM.

b) Un avion extérieur peut venir se poser sur la piste du CVVSML. Les procédures décrites en a) s'appliquent.

Rappel : la fréquence radio de la plateforme est le 122.5 MHz.

Chapitre 2 : Ecolage

Article 1 : Monitorat

L'apprentissage au pilotage des aéromodèles est assuré bénévolement par les membres de LADP qui en ont la compétence.

Article 2 : Matériel d'apprentissage

L'avion qui va servir à l'apprentissage au pilotage pourra être :

1 / Un avion école appartenant à LADP (s'il y en a un disponible) ou,

2/ Un avion de début appartenant à l'élève (recommandé et souhaitable) ou,

3/ Occasionnellement, un avion de début appartenant à un des membres de LADP acceptant de le prêter. Toutefois, ce cas doit rester exceptionnel et ne doit pas entraîner la moindre contrainte pour le propriétaire de l'avion.

Dans tous les cas, l'élève a l'obligation de fournir le carburant pour les vols à l'exception du premier vol de découverte de l'aéromodélisme.

Article 3 : Utilisation de l'avion école de LADP (si disponible)

a) L'écolage avec l'avion école de LADP couvre uniquement l'apprentissage au pilotage pour les phases de vol à altitude constante et les phases d'approche pour l'atterrissage. Sont exclues de l'écolage avec l'avion école de LADP, les phases de décollage et d'atterrissage.
b) Au cours de l'apprentissage, l'élève est initié à la préparation de l'avion (montage de l'aile et plein de carburant, etc.), au démarrage du moteur et son réglage . De même, en fin de séance, l'élève est tenu de nettoyer l'avion et de vider le réservoir, de démonter l'aile.

Article 4 : Utilisation d'un avion personnel (recommandée)

a) L'écolage avec l'avion de l'élève couvre l'apprentissage au pilotage pour les phases de vol à altitude constante, les phases d'approche pour l'atterrissage, les phases de décollage et d'atterrissage.
b) Au cours de l'apprentissage, l'élève est initié à la préparation de l'avion (montage de l'aile et plein de carburant, etc.), au démarrage du moteur et son réglage . De même, en fin de séance, l'élève est tenu de nettoyer l'avion et de vider le réservoir, de démonter l'aile.
c) Vérification des commandes de vol (moteur et sens des gouvernes) avant décollage

NB : l'achat d'un avion et de la radiocommande doit se faire après conseil auprès des membres de LADP. En particulier, il faut s'assurer que l'émetteur est compatible avec le matériel utilisé par la majorité des aéromodéliste de LADP afin de pouvoir utiliser la double commande. Dans le cas contraire, l'élève serait contraint d'acquérir deux émetteurs (radio maître et radio élève) pour être pris en double commande.

Article 5 : Utilisation d'un avion d'un membre de LADP (exceptionnel)

Les phases d'apprentissage sont laissées à l'appréciation du propriétaire de l'avion. La préparation de l'avion et son nettoyage sont en principe assurés conjointement par l'élève et son propriétaire

Chapitre 3 : Gouvernance de LADP

Préambule : Dans ce chapitre, sont traités les points qui ne sont pas abordés dans les statuts et en particulier, tout ce qui relève de la gestion courante de l'association LADP et traite essentiellement de la gestion comptable de LADP.

Article 1 : Cotisation annuelle à LADP

Une cotisation annuelle sera demandée à tous les membres de LADP. Cette cotisation sert à :

a) couvrir les dépenses obligatoires que pourraient avoir LADP :

- Tenue d'un compte bancaire
- Assurances
- Cotisations obligatoires et volontaires de LADP auprès de la Fédération française d'aéromodélisme (FFAM), du Comité régional d'aéromodélisme (CRAM), du Comité départemental d'aéromodélisme (CDAM)
- Frais de maintenance du site WEB
- Autres dépenses obligatoires

b) constituer un fond de trésorerie destiné à financer un investissement pour LADP (avion école, radio émetteur, etc…) ou une dépense exceptionnelle (voir article 3)

Article 2 : Détermination du montant de la cotisation annuelle

Le montant de la cotisation annuelle est calculé par le Bureau de LADP et proposé au vote en Assemblée générale.

Mode de calcul
Nombre d'adhérents année N : A_n
Dépenses annuelles fixes : D_{af}
Cotisation année N+1 : $Ca = K \times \frac{Daf}{An}$
Avec K compris entre 1 et 5

La cotisation annuelle à LADP pourra être :

- Exceptionnellement augmentée sur proposition du Président et vote en assemblée générale afin de pouvoir financer une dépense exceptionnelle.
- Réduite sur proposition du Président et vote en assemblée générale dès lors que la trésorerie le permet.

Cas particulier :

Il peut être fait appel à une collecte de fonds exceptionnel (Fe), sur la base du volontariat, pour réaliser un investissement collectif alors que la trésorerie est insuffisante pour le faire. Dans ce cas, les membres ayant souscrit (Mfe) à cette collecte auront leur cotisation réduite pendant la durée d'amortissement (A)

$$Cotisation\ réduite = Ca - \frac{Fe}{Mfe \times A}$$

Article 3 : Constitution d'un fond de trésorerie

Il est indispensable de constituer une trésorerie afin que LADP puisse faire face à une dépense imprévue ou un investissement. Toutefois, il n'est pas souhaitable de laisser augmenter indéfiniment ce fond de trésorerie au fil des années. Le Président de LADP soumettra en assemblée générale des montants minimum et maximum pour le fond de trésorerie, indépendamment du financement de projets d'investissement. Ces montants sont révisables chaque année en fonction de la politique conduite par LADP. De plus, le Président de LADP soumettra au vote des membres de LADP :

- la politique à suivre pour atteindre le maximum de trésorerie (rythme +/- rapide en jouant sur le niveau des cotisations annuelles)
- le niveau de la cotisation annuelle en fonction de la trésorerie accumulée (détermination du coefficient K article 1)
- le ou les projets d'investissement pour l'année en cohérence avec les points cités ci-avant.

Règlement Intérieur rédigé le 15/08/2016

Modifications,

LADP

INDICE	MODIFICATIONS DOCUMENT			
	Date	Nom	Modification	
01	15.08.2016		Création du document (indice-01)	

LADP