



Situation :

Commune des MARTRES de VEYRE - 63 730 -
Zone dite de « l'Espinasse » rue de la Croix du Lot

Coordonnées GPS de la piste : N 45° 40' 36" E 3° 12' 31"

MAJ 12 MAI 2026

Chapitre I – ADMINISTRATION GENERALE

Article 1 – MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR

Le Règlement Intérieur s'applique à tous les adhérents du club aux visiteurs invités ainsi qu'aux licenciés non adhérents dès lors qu'ils sont autorisés à utiliser les installations du club. Il entre en vigueur dès sa publication et il est affiché au terrain sur le panneau d'affichage.

Article 2 – DELEGUATION D'AUTORITE

Par le présent article, le Bureau Directeur délègue à chaque adhérent du club l'autorité particulière de faire respecter le Règlement Intérieur.

Article 3 – ADHESIONS

a – La validité des adhésions et des renouvellements d'adhésions commence le jour de l'enregistrement de l'adhésion par le Bureau Directeur et se termine le 31 décembre de l'année suivante, sauf cas particuliers mentionnés dans cet article. La validité des licences assurances fédérales n'est pas définie par le club mais par les statuts et le règlement intérieur de la FFAM.

b – Les nouvelles adhésions et les renouvellements d'adhésions ont lieu au cours du 4^{ème} trimestre de chaque année à partir du 1^{er} septembre. Une fiche d'adhésion est éditée à cet effet par le club, portant le millésime de l'année suivante et fixant les nouveaux tarifs applicables pour les adhésions et pour les licences fédérales.

c – Une demande de nouvelle adhésion entre le 1^{er} juillet et le 31 août sera traitée en tant qu'adhésion "Passeport Découverte" valable deux mois, puis transformée en adhésion ordinaire si la demande est maintenue.

d - Une demande d'adhésion reçue au cours du 1^{er} semestre sera traitée en tant qu'adhésion ordinaire pour l'année en cours, valable uniquement jusqu'au 31 décembre de la même année.

e – Tout adhérent qui ne renouvelle pas son adhésion avant le 31 décembre perd sa qualité d'adhérent le 31 décembre à minuit et n'est plus autorisé à utiliser les locaux, le terrain, la piste et tous les services du club.

f – Toute reprise d'adhésion au-delà de fin janvier est soumise au paiement du droit d'entrée en vigueur.

Article 4 – SANCTIONS

Tout manquement au Règlement Intérieur expose le contrevenant à des sanctions prononcées par le Bureau Directeur et pouvant aller de la réprimande à l'interdiction de vol et jusqu'à la radiation en cas de faute grave.

Article 5 – ARBITRAGE

Tout conflit, litige ou désaccord sera arbitré par le Bureau Directeur. Si une action judiciaire est nécessaire, la juridiction compétente est le Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand.

Chapitre II- TERRAIN, PISTE ET ZONE DE VOL

Article 6 – AEROMODELISME NON ADHERENTS

Pour utiliser le terrain et la piste, un aéromodéliste non adhérent doit y être autorisé comme suit :

a – Autorisation orale (valable seulement pour la journée) : elle peut être donnée par un adhérent majeur présent sur place, sous sa responsabilité et au besoin avec l'accord d'un membre du Bureau Directeur joint par téléphone.

b – Autorisation écrite (autorisation de longue durée) : la demande est à adresser au Président du club, accompagnée de la photocopie de la licence FFAM. En retour, l'autorisation précisera les conditions d'accès et de vol ainsi que la durée de validité. L'aéromodéliste autorisé doit pouvoir présenter cette autorisation au terrain.

c – Dans les deux cas, le demandeur doit être titulaire d'une licence assurance FFAM en cours de validité et il est tenu de respecter le Règlement Intérieur et toutes les dispositions particulières qu'il préconise, notamment les MODALITES DE VOL, après en avoir pris connaissance.

Article 7 - ZONES AU SOL A ACCES REGLEMENTE

Deux zones à accès réglementé sont définies : une zone dite PUBLIC et une zone dite AERO. La délimitation en est matérialisée sur place par une barrière physique et par des panneaux d'information. Le plan de situation des zones est annexé au présent règlement et en fait partie intégrante. Son respect est impératif et s'impose à tous.

a – ZONE PUBLIC : Cette zone comprend le parking, les terrains de sports voisins tels que définis sur le plan. Aucune activité d'aéromodélisme n'y est autorisée, cette zone est accessible à tout public.

b – ZONE AERO : Cette zone est accessible à tout adhérent et à tout aéromodéliste non adhérent si autorisé selon l'article 6. Chaque licencié peut se faire accompagner d'un invité non licencié, sous la responsabilité personnelle et la surveillance du licencié invitant. Cette zone est constituée par l'ensemble du site d'aéromodélisme en dehors de la zone PUBLIC.

Article 8 – MODALITES DE VOL

a – Tout aéromodéliste, membre ou invité, désirant mettre en œuvre un aéromodèle est tenu d'avoir pris connaissance et de respecter le règlement en vigueur. Le non respect du règlement qualifiable de faute grave est passible de sanction.

b – Tout manquement au respect du règlement, y compris ceux ne perturbant pas la circulation aérienne, devra impérativement être signalé au Président de l'association et au responsable « Sécurité des vols » par le découvreur. Une analyse pourra être menée pour convenir des suites et des éventuelles sanctions à apporter.

Article 9 – TELEPHONES PORTABLES

a – Certains émetteurs peuvent être perturbés par un téléphone portable fonctionnant à proximité immédiate. Ces perturbations peuvent aboutir au crash de l'aéromodèle. Tout aéromodéliste est donc tenu de limiter autant que possible l'utilisation simultanée de téléphones portables à proximité de tout émetteur, tout en s'assurant qu'il peut joindre très rapidement les secours.

b – Les pilotes utilisant un émetteur susceptible d'être perturbé doivent exercer une vigilance particulière sur ce point vis-à-vis de leur entourage proche.

c – En zone « PUBLIC » l'usage du téléphone portable est libre.

Article 10 – DEVOIRS DE BASE DE L'AEROMODELISTE

a – La proximité d'autres activités sportives et la présence du public imposent de respecter les règles les plus élémentaires de prudence, de courtoisie et de bon voisinage en toutes circonstances.

b – Dès son arrivée, chaque pilote doit aller à la rencontre des personnes présentes et les saluer en se faisant connaître, afin d'éviter tout malentendu éventuel sur sa qualité d'adhérent du club ou de pilote licencié. Il doit consulter les panneaux de fréquences afin de prendre connaissance des fréquences en cours d'utilisation.

c – Le matériel doit être installé sur une table de montage, un touret ou une table personnelle placée à proximité des autres tables. L'installation sur le taxiway, la piste et à fortiori en zone PUBLIC est strictement interdite.

d – Il est expressément interdit de fumer à proximité de tout réservoir, bidon ou récipient contenant ou ayant contenu du carburant.

e – Avant un premier vol, il est fortement conseillé au débutant en pilotage ou en construction de faire vérifier sur place son matériel par un moniteur ou un adhérent expérimenté (si possible qualifié "Pilote de Démonstration").

f – Le démarrage et les réglages d'un moteur thermique doivent se faire obligatoirement sur les équipements de démarrage. Tout autre emplacement est prohibé, y compris le taxiway ou la piste. Si un moteur cale avant le décollage, le pilote doit revenir dans la zone de démarrage.

g – Le démarrage d'un moteur thermique est strictement interdit à mains nues ou avec un manche en bois non protégé par un manchon de caoutchouc.

h – Le rodage d'un moteur est interdit en zone PUBLIC ainsi que sur la piste, le taxiway et les tables de montage. Il peut être effectué sur une table de démarrage ou un emplacement de démarrage si cette occupation n'entraîne aucune gêne pour les autres aéromodélistes. Quelle que soit la méthode qu'il emploie, l'aéromodéliste est tenu d'assurer la meilleure sécurité possible. En particulier, l'usage de serre-joints standard est formellement interdit. Le rodage ne peut être réalisé qu'après avoir obtenu l'accord des aéromodélistes présents.

i – Si d'autres pilotes attendent pour voler, il convient de limiter au minimum la durée des réglages, mais sans jamais perdre de vue les impératifs de sécurité.

j – En arrivant à proximité de la piste, le pilote doit s'annoncer clairement et s'assurer qu'il n'y a aucun pilote en phase de décollage ou d'approche. Il ne doit s'engager sur la piste qu'après avoir eu l'accord des pilotes présents.

k – Pour les vols, les pilotes doivent se regrouper sur l'emplacement spécial situé en bord de piste (voir plan d'organisation des vols) et annoncer fort et clair tout décollage, atterrissage ou traversée de la piste. Il est expressément recommandé de ne pas rester derrière son avion pour le faire décoller. **Durant les vols, les pilotes doivent toujours rester dos au public.**

l – Le premier pilote présent donne le sens de décollage et d'atterrissage (QFU). En cas de nécessité de changement de QFU, tous les pilotes en vol doivent être consultés.

m – En cas de problème, le pilote doit poser son aéromodèle en urgence, moteur au ralenti, dans la zone face aux pilotes. Il ne doit pas hésiter à "crasher" son aéromodèle s'il présente un risque grave pour la sécurité.

n – Un pilote ne doit pas hésiter à se faire aider afin de préserver la meilleure sécurité possible. La manipulation d'un moteur thermique ou électrique, équipé d'une hélice ou d'un rotor, n'est jamais sans danger.

o – Tout aéromodéliste doit prendre en compte et surveiller en permanence l'état et l'évolution des conditions météorologiques (orientation du vent).

p – **La présence des chiens sur le terrain est interdite.** Ces restrictions sont définies à l'article 7 du présent règlement.

q – La propreté du site est l'affaire de chacun. Tous les débris doivent être ramassés. Les papiers, chiffons et autres déchets seront placés dans les poubelles qui sont présentes sur le site. Les morceaux d'aéromodèles, les bidons et autres débris spécifiques à l'aéromodélisme seront emportés par leurs propriétaires respectifs.

r – Toute anomalie ou dégradation doit être signalée dans les plus brefs délais au responsable du terrain, au Président du club ou à l'un des membres du Bureau Directeur.

Article 11 – FREQUENCES

a – Les fréquences utilisables sur le site sont celles qui sont autorisées par la législation française en vigueur. Le non-respect de ces fréquences peut engager la responsabilité pénale du contrevenant en cas d'incident ou d'accident. Des dérogations peuvent toutefois être accordées à titre exceptionnel par les autorités compétentes pour des manifestations publiques, des compétitions, des démonstrations, etc.

b – Chaque pilote doit obligatoirement posséder une pince de fréquence avec son nom, sa photo et la fréquence exacte utilisée, indiqués très lisiblement. Avant la mise en marche de son émetteur, il doit s'assurer de la disponibilité de la fréquence et poser sa pince sur l'un des panneaux à l'endroit correspondant. Ces considérations sont variables pour toutes les bandes de fréquences autorisées, y compris le 2,4 GHz.

c – Si la fréquence de son émetteur se trouve à moins de 20 kHz (en 41 MHz, ou 40 KHz en 72 MHz) d'une fréquence en cours d'utilisation, le pilote doit obligatoirement demander l'accord du pilote qui utilise cette fréquence. Au besoin, un essai rapide entre les pilotes permettra de vérifier l'absence ou non de brouillage.

d – En cas d'utilisation d'un émetteur à synthèse de fréquence, la fréquence notée sur la pince doit impérativement être celle qui est programmée sur l'émetteur.

e – En cas d'affluence, l'occupation d'une fréquence est limitée à 30 minutes consécutives.

f – Après l'arrêt de son émetteur, le pilote doit reprendre sa pince pour libérer la fréquence. Il doit s'assurer que son émetteur ne sera à aucun moment mis sous tension tant que sa pince n'est pas à nouveau disposée sur le tableau de fréquences.

Article 12 – ZONES D'EVOLUTION

a – Les zones d'évolution des aéronefs se situent sur les parties Est du terrain dans la limite du volume de vol (maxi 300mètres de hauteur). Le plan d'organisation des vols précise les différentes zones de survol ainsi que les couloirs d'évolution. Ce plan est annexé au présent règlement et en fait partie intégrante. Son respect est impératif et s'impose à tous.

b – Il est strictement interdit en toutes circonstances de survoler la zone PUBLIC, les terrains de sports. Des autorisations spéciales pourront être accordées par les autorités compétentes pour des manifestations publiques, des compétitions, des démonstrations, etc.

Article 13 – AEROMODELES

a – Les aéronefs autorisés de plein droit sur le site sont ceux appartenant à la catégorie A définie par l'Arrêté Ministériel du 21 mars 2007, à savoir les aéronefs de masse totale inférieure ou égale à 25 Kg au décollage et répondant aux limitations énumérées dans l'Arrêté (notamment cylindrées $\leq 160 \text{ cm}^3$ ou puissance $\leq 15 \text{ KW}$).

b – L'utilisation d'un aéronef de catégorie B est soumise à une autorisation ministérielle et devra également recevoir l'autorisation écrite du Bureau Directeur après examen d'une demande détaillée et circonstanciée.

c – La zone principale de vol, située à l'Est de la piste, est utilisable par tous les types d'aéronefs (voir plan).

d – Pour des raisons de sécurité, il est interdit de faire voler simultanément des hélicoptères à moteur thermique et des avions. Il en est de même pour les hélicoptères à moteur électrique dont le rotor dépasse 75 cm de diamètre. Les pilotes respectifs doivent se concerter afin de respecter une alternance pouvant convenir à tous.

e – Les aéronefs de moins de 500 grammes sont autorisés à voler simultanément avec tout autre aéronef évoluant dans la zone principale, à condition de limiter leurs évolutions à la zone qui leur est réservée, située au nord du taxiway. Dans cette zone, les vols des aéronefs de moins de 500 grammes de catégories différentes se font par concertation entre les pilotes concernés et en respectant le tableau de fréquences et les consignes de sécurité. Le plan des vols indique les zones de vol et les catégories correspondantes d'aéronefs.

f – Un silencieux efficace est obligatoire sur tout moteur thermique d'une cylindrée égale ou supérieure à $1,5 \text{ cm}^3$. Le niveau de bruit maximum autorisé est celui défini par la FFAM.

Article 14 – CRASH ET RESPONSABILITES

a – Toute personne reconnue responsable du crash d'un aéronef ou d'une détérioration quelconque, y compris sur les infrastructures du terrain, doit assumer elle-même ou par son assurance les frais occasionnés par son acte.

b – Tout incident ou accident doit être signalé sans délai au Président du club ou à un des membres du Bureau Directeur. Si nécessaire, une déclaration d'accident devra être faite sans attendre auprès de la compagnie d'assurances concernée (celle de la FFAM ou celle du responsable de l'accident).

Article 15 – AFFICHAGE DU REGLEMENT INTERIEUR ET DES CONSIGNES DE SECURITE

Le règlement Intérieur est constitué du présent texte, du plan d'organisation des vols, du plan de situation et des consignes de sécurité applicables au terrain. Ces documents sont affichés en permanence au terrain en vertu de quoi tout adhérent ou licencié non adhérent, pilote ou non, est censé en avoir pris connaissance et est donc tenu de les respecter.

Chapitre III- ECOLE DE PILOTAGE (ECOLAGE)

Article 16 – DISPOSITIONS GENERALES DE L'ECOLAGE

a – Les cours de pilotage sont ouverts à tout adhérent du club sans condition d'âge. Ils ne sont pas assujettis à une durée prédéterminée ni à des dates fixes. Les moniteurs définissent d'un commun accord avec leurs élèves les modalités de leurs cours. Un responsable général de l'écolage, désigné par le Bureau Directeur, supervise et coordonne le fonctionnement de l'école de pilotage. Une participation aux frais de fonctionnement (carburant), etc... est demandée.

b – Le nombre d'élèves pris en charge par un moniteur est laissé à l'appréciation de chaque moniteur selon ses disponibilités. Les demandes des candidats sont à adresser au responsable de l'écolage ou au Président du club.

Article 17 – DEROULEMENT DES SEANCES

- a – L'écolage est prodigué bénévolement, avec un minimum de contraintes et après entente mutuelle entre le moniteur et l'élève. Il est donc instamment demandé à l'élève, en cas d'absence prévisible, de prévenir le moniteur au plus tard la veille de la séance.
- b – Toute absence intempestive et non justifiée peut entraîner la suspension ou l'arrêt définitif des séances pour l'élève concerné.
- c – Au cas où les conditions météorologiques prévisibles ne permettraient pas d'effectuer une séance d'écolage, ou en cas d'indisponibilité du moniteur, ce dernier doit en informer l'élève au plus tard la veille de la séance.
- d – Les séances d'écolage ne bénéficient d'aucune priorité particulière au terrain. L'occupation des fréquences et de la zone de vol doit respecter les consignes générales valables pour tous les pilotes.

Article 18 – RESPONSABILITE ET SECURITE

- a – L'élève doit s'assurer avant chaque séance que son matériel est en parfait état de marche. En cas de problème, il peut faire appel au moniteur qui se fera un devoir et un plaisir de l'aider et de lui faire partager son expérience.
- b – Le moniteur a l'obligation de refuser de voler si le matériel ne répond pas aux critères de sécurité.
- c – Le moniteur ne peut être tenu responsable des dégâts occasionnés au matériel de l'élève durant l'apprentissage, même si l'incident a lieu quand le moniteur est le pilote.
- d – Chaque moniteur dispose d'une trousse médicale de premiers secours qui lui est affectée par le club. Le moniteur est responsable du maintien en bon état de sa trousse qui doit l'accompagner dès qu'il est au terrain. Cette obligation n'est applicable que pour les séances d'écolage.
- e – En cas d'accident ou de blessure dépassant une situation de premiers secours, le moniteur doit impérativement et en premier lieu faire appel aux services d'urgence, pompiers ou SAMU. Il doit ensuite alerter les parents (ou la famille si possible) puis le Bureau Directeur. **Il lui est formellement interdit de transporter lui-même un élève blessé ou accidenté, y compris dans son véhicule personnel.**
- f – Les consignes à respecter en cas d'accident ainsi que les coordonnées des divers services de secours et d'urgence doivent être affichées très lisiblement au terrain.
- g – Si une déclaration d'accident ou de sinistre doit être établie, elle sera effectuée par le moniteur et l'élève ou les parents concernés, avec la participation et la coordination du Bureau Directeur.

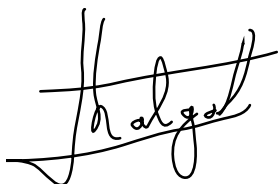
Article 19 – AVION DECOUVERTE

- a – L'Avion est réservé à une première prise de contact avec l'aéromodélisme par toute personne non licenciée, adulte ou non.
- b – Son utilisation s'effectue en double commande sous la conduite et la responsabilité d'un pilote du club et avec l'accord du responsable de l'écolage ou du Bureau Directeur.
- c – Aucun engagement n'est demandé à l'essayeur, mais le nombre de séances est limité à deux. Au-delà, et pour un maximum de trois séances supplémentaires avec l'Avion Découverte, il sera exigé au minimum la prise d'une licence FFAM "Passport Découverte" et de l'adhésion au club correspondante.
- d – L'Avion Découverte ne peut pas être utilisé pour les séances habituelles d'écolage, sauf dérogation accordée par le responsable de l'écolage ou le Bureau Directeur.

Règlement Intérieur approuvé par le Bureau Directeur en Mise en application le 12 mai 2026

Président du Club

Sébastien THALGOTT



Secrétaire du Club

Eric SOUCHET

