



REGLEMENT INTERIEUR

Tous les membres doivent participer aux activités du club dans un esprit sportif, dans le respect constant des personnes, des biens et de l'environnement et dans le respect des règles de sécurité. Ils doivent apporter leur contribution positive à la promotion, à la pratique de l'aéromodélisme et à la bonne entente entre tous.

Le présent règlement s'applique à tous les pratiquants et à leurs invités.

Lors de son adhésion, chaque adhérent reconnaît, par écrit, avoir pris connaissance du règlement intérieur et s'engage formellement à le respecter. Ce règlement est également affiché sur le terrain.

Le règlement intérieur et le protocole d'accord DSAC-AMCR en vigueur sont tenus à disposition des adhérents dans le local de la régie et sur le site du club (<http://amcr-corbas.com>).

Les membres du Bureau, les membres du Conseil d'administration et le Chef de piste ont toute autorité pour faire respecter le présent règlement, règlement qui reprend les dispositions du protocole DSAC-AMCR. Le Bureau se réserve le droit d'interdire de vol, d'exclure définitivement ou de ne pas renouveler l'adhésion de tout pratiquant qui ne respecterait pas le présent règlement ou le protocole d'accord DSAC-AMCR sans que celui ci puisse demander une quelconque indemnité ou remboursement, dans le respect des droits de la défense fixés à l'article 5 des statuts.

Les discussions à caractère politique, racial ou idéologique sont strictement interdites.

L'usage de drogues ou de substances dopantes est strictement interdit.

Les membres doivent assister les débutants, aider au bon fonctionnement du club, aider au bon déroulement des manifestations et participer à l'entretien du terrain.

1- PRATIQUANTS

- Ne sont acceptés que les pratiquants licenciés FFAM ou FAI à jour de leur cotisation. Pour mieux se connaître et pour pouvoir vérifier la validité de leur adhésion, ils doivent porter leur licence fédérale.
- **Des sessions d'information sont organisées pour sensibiliser les adhérents au présent règlement et aux règles de sécurité.**
- Les pratiquants extérieurs au club sont acceptés en tant qu'invités. Ils doivent se faire connaître auprès d'un membre du Bureau, du Chef de piste **ou du Responsable de la régie**, présenter leur licence FFAM/FAI en cours de validité, prendre connaissance du présent règlement auquel ils devront se conformer. Dès lors que leur fréquentation devient régulière, ils doivent s'inscrire en tant que membres du club.
- Les pratiquants extérieurs au club, ayant un modèle de catégorie A2 (tous types) doivent avoir une **qualification fédérale (Aile, Brevet ou QPDD dans la catégorie)**, la preuve de cette qualification devant être présentée à un membre du Bureau, au Chef de Piste **ou au Responsable de la régie. A défaut, ils devront effectuer un vol de qualification sous contrôle d'un membre du Conseil d'Administration.**
- Sur le terrain, les adhérents entre eux, les moniteurs, les pilotes en double commande et les pilotes remorqueurs agissent à titre bénévole. Les prestations rémunérées sont strictement interdites et entraînent l'exclusion du club immédiate et sans appel de l'adhérent fautif.

2- STRUCTURES

Le club dispose d'un terrain d'évolution situé sur la plateforme aéronautique de LYON-Corbas et d'un local permanent situé dans le parc des loisirs de la ville de CORBAS. Il peut également utiliser des gymnases mis régulièrement à sa disposition par la ville de CORBAS.

2.1-Terrain d'évolution

2.1.1-Plan du Terrain



2.1.2- Accès au terrain

- Le terrain est strictement réservé à l'aéromodélisme à l'exclusion de toute autre activité.
- L'accès au terrain est strictement réservé aux membres du club à jour de leur cotisation annuelle, aux officiels de la FFAM, aux pratiquants titulaires d'une licence FFAM/FAI en cours de validité et à leurs invités, aux représentants des autorités et aux services de sécurité.
- Sous peine d'interdiction de vol, les membres du club et les pilotes invités doivent, obligatoirement et de manière visible, porter leur badge de licence FFAM/FAI en cours de validité.
- Après autorisation accordée par un membre du Bureau ou par le Chef de piste, la présence d'accompagnateurs (famille...) est tolérée, sous leur entière responsabilité, sur le parking, dans la zone comprise entre les barrières et les auvents mais reste absolument interdite hors de cette zone et en particulier dans la zone de vol.
- Les portillons doivent obligatoirement être refermés après chaque passage afin d'éviter l'accès au terrain par des personnes non autorisées. La porte du bungalow régie devra être fermée et le portillon principal cadenassé par le dernier membre quittant le terrain.
- Les animaux domestiques, même tenus en laisse, ne sont pas acceptés sur le taxiway, sur la piste, dans l'espace de vol ou les zones de décollage/atterrissage.

2.1.3- Parking

- Le parking est réservé aux véhicules des membres du club à jour de leur cotisation annuelle, aux modélistes affiliés à la FFAM/FAI, aux officiels de la FFAM/FAI et à leurs invités et aux autorités. L'accès piéton du public est autorisé sous leur entière et unique responsabilité.
- Les seuls véhicules tolérés sur le terrain, en dehors du parking, sont les véhicules ou engins nécessaires à l'entretien des infrastructures, les véhicules de sécurité et les véhicules pour handicapés. La circulation et le stationnement des autres véhicules et remorques sont interdits.

- Sur le parking, les véhicules doivent être placés perpendiculairement à la barrière et à une distance suffisante de celle-ci pour permettre l'accès des spectateurs aux barrières. Ils doivent être garés de façon à permettre la libre circulation des autres véhicules.
- Il est interdit de stationner sur le chemin d'accès au portail principal pour permettre l'accès des véhicules de sécurité et des véhicules pour handicapés.
- La vitesse de circulation et les manœuvres doivent être réduites à leur strict minimum.

2.1.4- Auvents et cabanes

- La zone d'auvents et cabanes est réservée à l'accueil des pratiquants et de leurs invités et au montage des modèles.
- Le remplissage des réservoirs et le démarrage des moteurs y sont strictement interdits.
- Après utilisation, les tables et chaises, le barbecue et les équipements doivent être nettoyés et rangés.

2.1.5- Zones sécurisées

- Le remplissage des bouteilles de gaz ou le démarrage de moteurs spéciaux (moteurs à réaction...) sont réalisés exclusivement dans des zones sécurisées.
- L'accès à ces zones est strictement limité aux pilotes et à leurs aides.
- Dans ces zones, le pilote doit disposer de ses propres équipements de sécurité (extincteur, gants...).
- Dans ces zones, il est interdit de fumer. Les appareils électroniques ou électriques doivent être éteints.

2.1.6- Taxiway et pistes

- Le remplissage des réservoirs et le démarrage des moteurs thermiques ne peuvent se faire qu'au-delà de la zone des tables (et de préférence en utilisant les bancs de démarrage) **et en deçà du plan de sécurité.**
- **Les pilotes qui s'engagent (aller ou retour) sur le taxiway le font sous leur seule et entière responsabilité. Ils doivent s'assurer qu'aucun modèle n'est en passage bas. Prêter une attention toute particulière aux planeurs en phase d'atterrissage.**
- **Il est interdit de stationner sur le taxiway.**
- Il est interdit de décoller du taxiway.
- Ne pas s'attarder sur le taxiway, la piste en dur ou sur la zone gravillonnée. En particulier, le remplissage des réservoirs et les interventions majeures sur les modèles sont interdits dans ces zones.
- Il est interdit de bricoler sur le bord de la piste (sauf démarrage rapide), d'y placer tout objet encombrant, de traverser la piste sans s'assurer de pouvoir le faire en toute sécurité.
- Les pilotes doivent respecter les indications peintes sur le taxiway (stop, arrêt moteur). En particulier, les modèles roulant de la piste vers les bungalows doivent obligatoirement couper leur moteur dès leur sortie de piste.

2.1.7- Emprise au sol

Voir plan du terrain en chapitre 1.1.

- Pour tous les modèles, l'emprise au sol de l'espace de vol est précisée en jaune sur le plan du terrain (voir paragraphe 1.1- Plan du terrain). Ce plan est affiché sur le terrain.
- **Le plan de sécurité Ouest (limite ouest des évolutions) est un plan vertical parallèle à la piste qui passe à 10 m. devant les bancs de démarrage. C'est une limite absolue à tous les modèles, quelle que soit leur altitude de vol.**
- Pour les avions et les hélicoptères (hors stationnaire), le plan de sécurité est un plan vertical passant par la bordure ouest de la zone gravillonnée.
- **Pour les planeurs et les slow/park flyers, le plan de sécurité est le plan de sécurité Ouest.**
- Pour les hélicoptères en stationnaire, un espace est réservé au sud des bungalows, à l'angle des clôtures.
- Une surveillance du respect de cette emprise au sol est réalisée par les membres du Bureau, par les membres du Conseil d'administration, par le Chef de piste ou par les Observateurs.
- Des sessions de sensibilisation au respect de l'emprise au sol sont organisées par le Bureau et reportées sur le registre de piste.

2.1.8- Hauteur d'évolution

- La hauteur de vol est actuellement limitée à 150 m. Les pilotes doivent s'assurer que leur modèle ne dépasse pas cette limite supérieure de vol.
- Une surveillance du respect de cette limite est réalisée par les membres du Conseil d'administration, par les membres du Bureau, par le Chef de piste ou par les Observateurs.
- Des sessions de sensibilisation au respect de la hauteur de vol sont organisées par le Bureau. Les pilotes sont tenus d'accepter la mise en place temporaire d'altimètres qui serait demandée par un membre du Bureau, par le Chef de piste ou par le Responsable de la régie.
- Pour s'assurer du respect de la hauteur d'évolution et permettre une meilleure sensibilisation, il est recommandé d'équiper les modèles capables d'évoluer au dessus de cette hauteur (grands modèles,

avions maquette-volige-réaction, planeurs...) avec un altimètre. Des altimètres sont disponibles sur le terrain sur simple demande et devront être restitués en fin de vol. Les membres du Bureau et le Chef de piste ont toute autorité pour obtenir les enregistrements et les porter sur le registre de piste.

2.1.9- Zone de vol restreinte

- **Le survol de la zone comprise entre les bungalows et les points pilotes situés aux extrémités de la piste principale (zone en rouge sur la carte) est interdit sauf pour les planeurs en phase d'atterrissage à la condition expresse que ceux-ci respectent une hauteur minimale de 10 m et que leur pilote avertisse de la manœuvre.**

2.1.10- Zones Planeurs et slow/park flyers

- **Ces zones sont réservées aux évolutions des planeurs et des slow/park flyers. Voir paragraphe 5.3.**
- **Les câbles de treuillage ne doivent pas empiéter sur la zone de vol restreinte.**

2.2- Bungalows

- Sur le terrain, le club dispose de 4 bungalows : Régie, Bureau, Atelier et Cuisine.
- Les utilisateurs sont tenus de laisser ces locaux dans un bon état de propreté.

2.3- Local permanent

- **Ce local, strictement réservé aux membres de l'AMCR, est destiné à la construction et à la formation aéromodéliste.**
- **Il est situé dans la Maison des Associations, parc des loisirs de la ville de Corbas. Les clés sont mises à disposition dans le bungalow de la régie et doivent être replacées après usage.**
- **Un règlement spécifique est affiché dans le local.**

3- ENCADREMENT DES EVOLUTIONS AEROMODELISTES

La présence d'un Chef de piste ou d'un Observateur est fortement recommandée pour toutes les évolutions aéromodélistes.

3.1- Chef de piste

- Lors des manifestations aéromodélistes (telles que rencontres, compétitions, sessions de qualification...), l'organisateur de la manifestation nomme un Chef de Piste parmi les adhérents pratiquants adultes présents. Ce chef de piste a autorité sur les Observateurs et les pilotes.
- Il a toute autorité pour faire respecter le présent règlement. Il peut interdire de vol ou exclure du terrain toute personne irrespectueuse. Il signale au Bureau les non respects pour que celui-ci prenne éventuellement des sanctions complémentaires.
- Il veille au respect du volume d'évolution des aéromodèles (emprise au sol et hauteur d'évolution). Il oblige le pilote irrespectueux à réintégrer le volume d'évolution.
- Il est à l'écoute permanente de la fréquence spécifique au terrain (119.05 MHz).
- Il surveille les évolutions des aéronefs habités et des parachutistes. Il avertit les pilotes aéromodélistes et suggère les mesures destinées à assurer la sécurité aérienne et les manœuvres d'évitement (ordre à descendre avec virage d'évitement en éloignement).

3.2- Observateur

- Un Observateur peut être tout adhérent pratiquant adulte. Le Chef de piste peut agir comme Observateur.
- Le regroupement des pilotes sur des zones séparées (avions et planeurs) implique la présence d'un Observateur par zone de regroupement (points pilote) **sauf en cas de mise en place du dispositif d'alarme où un seul Observateur peut alors surveiller l'ensemble du volume de vol (paragraphe 2.4).**
- En l'absence de Chef de piste, l'Observateur est à l'écoute de la fréquence radio de l'aérodrome (119.05 MHz).
- L'Observateur surveille le respect du volume d'évolution des aéromodèles (emprise au sol et hauteur d'évolution). Il informe le pilote du dépassement du volume d'évolution, le pilote étant alors tenu de réintégrer ce volume d'évolution.
- L'Observateur surveille les évolutions des aéronefs habités et des parachutistes. Il avertit les pilotes aéromodélistes et suggère les mesures destinées à assurer la sécurité aérienne et les manœuvres d'évitement (ordre à descendre avec virage d'évitement en éloignement).

3.3- Registre de piste

- Un registre de piste est à la disposition de tous les adhérents du club dans le local régie.
- Les adhérents et/ou le chef de piste **sont invités à** y mentionner les incidents et manquements observés au règlement, aux règles de sécurité et au respect des biens et des personnes ainsi que tout évènement susceptible de mettre en cause la sécurité et la circulation aérienne quant bien même cet évènement ne serait pas provoqué par une activité aéromodéliste .
- Ce registre permet au Bureau de mettre en place les actions correctrices nécessaires pour éviter le renouvellement des incidents ou manquements ou de prendre les sanctions qui s'imposent contre les fautifs.

3.4- Dispositif d'alarme

- Un dispositif d'alarme est disponible dans le local régie. Il est actionnable par les membres du Bureau, le Chef de piste, le responsable de la régie, les Observateurs et plus généralement tout adhérent souhaitant prévenir les pilotes présents sur la plateforme. Les codes des actions à réaliser sont affichés (arrêt de toute activité aéromodéliste, respect du volume de vol aéromodéliste, largage de parachutistes, présence d'aéronef ou de parachutistes dans le volume de vol aéromodéliste...)

3.5- Pilotes habilités

- Les pilotes intéressés par une habilitation doivent en faire la demande écrite auprès du Bureau.
- Ces habilitations ne sont valables que sur le terrain de l'AMCR à CORBAS et ne doivent pas être confondues avec des qualifications fédérales.
- La liste des pilotes habilités est mise à jour par le Bureau, signée par le Président et affichée sur le terrain.
- A tout moment, les pilotes habilités peuvent se voir retirer leur habilitation pour non respect des règles de sécurité ou d'évolution ou pour toute autre cause mettant en danger la circulation aérienne, les personnes ou les biens.
- Habilitation Double commande
 - Les moniteurs (écolage), les pilotes remorqueurs et les pilotes pratiquant en double commande (instruction ou vol en immersion) sont soumis à habilitation préalable du Bureau. En outre, les pilotes remorqueurs doivent posséder la qualification fédérale de pilote remorqueur.
- Habilitation Catégorie A2
 - Les pilotes adhérents du club, ayant un modèle de catégorie A2 (tous types) sont soumis à habilitation préalable. Cette habilitation est accordée après passage d'un test basé sur la qualification de pilote de démonstration dans la catégorie pratiquée.
- Habilitation Remorquage

Les pilotes adhérents du club souhaitant agir comme pilote remorqueur doivent soit être agréés « Pilote-remorqueur » par la FFAM soit être habilités par le Bureau après passage d'un test basé sur la qualification de pilote remorqueur.

4- MODELES

4.1- Modèles

- Les modèles et les radiocommandes doivent être conformes à la réglementation française en vigueur (système, fréquence, masse, puissance, bruit...).
- Les modèles de catégorie B, les modèles à propulsion par fusée ou par pulso-réacteur, les modèles racers et les modèles de vol libre sont interdits en vol.
- Les membres du Bureau, les membres du Conseil d'Administration et le Chef de piste peuvent à tout moment interdire le fonctionnement et le vol de tout modèle non conforme.
- L'emploi d'un silencieux est obligatoire, sauf pour les cylindrées égales ou inférieures à 0,8 cm³. En cas de perte de silencieux en vol, procéder immédiatement à l'atterrissage.
- Le rodage des moteurs doit se faire avec un silencieux, sur le banc de rodage prévu à cet effet ou sur le modèle dans la zone du banc de rodage. Sur le banc de rodage, les moteurs sont fixés de façon à ce que le plan de rotation de l'hélice soit parallèle à la barrière, l'avant du moteur étant orienté vers la piste.
- Les nouveaux adhérents, les pilotes apportant un nouveau modèle et les invités doivent faire vérifier leur modèle et leur émetteur par un membre du Bureau, par le Responsable de la section correspondant à leur modèle ou par le Chef de piste et prouver leur aptitude de vol pour être lâchés. Ces vérifications n'entraînent en aucune façon la prise de responsabilité des vérificateurs, le propriétaire du modèle restant seul et unique responsable en cas d'incident.

4.2- Fréquences

- L'utilisation de fréquences non autorisées est interdite, aucune dérogation ne pouvant être tolérée.
- Les fréquences 41060 MHz et 41200 MHz sont utilisées par les avions école et par les remorqueurs de planeurs.
- Des contrôles de fréquences seront réalisés régulièrement, en particulier à l'occasion des manifestations.
- Chaque pratiquant dispose d'une pince portant son nom et la fréquence utilisée. Une photo récente est également souhaitable mais non obligatoire. S'il possède plusieurs fréquences, le pratiquant détiendra autant de pinces que de fréquences.
- L'utilisation de la pince est obligatoire, même pour le 2.4 GHz.
- Les pratiquants extérieurs utilisent une pince « Invité ». Ces pinces leur sont strictement réservées et doivent être demandées au Chef de piste et restituées en fin de vol.
- Avant d'allumer un émetteur, vérifier au tableau que la fréquence est libre. Placer sa pince sur la fréquence adéquate du tableau. Bien vérifier la fréquence utilisée (émission et réception) et ne pas se fier aux codes inscrits sur le quartz, ces codes n'étant pas normalisés.
- L'occupation de fréquences voisines (10 KHz) est soumise à vérification préalable de non accrochage radio entre les ensembles concernés, l'initiative de la vérification revenant au pilote s'enregistrant en dernier. Au cas où le premier pilote est en vol, le second devra attendre le posé du premier.
- Les dégâts occasionnés suite à l'allumage d'un émetteur sur une fréquence déjà occupée ou au déplacement d'une pince de fréquence sont à la charge entière du modéliste fautif.
- Par courtoisie, et si plusieurs modélistes présents sur le terrain utilisent la même fréquence, l'occupation de cette fréquence est limitée à 15 minutes.
- La pince fréquence doit être retirée du tableau dès le retour du pilote, même pour le 2.4 GHz.
- Le déplacement ou le retrait d'une pince est strictement interdit et doit être demandé au propriétaire de la pince. Tout déplacement abusif peut entraîner la suspension ou la radiation.

5- EVOLUTIONS

5.1- Règles générales

- Les modèles sont pilotés à distance par radio commande et en vue directe de leur pilote à une distance permettant d'assurer en permanence - par application des règles de l'air - la prévention des collisions avec des aéronefs habités ou avec des parachutistes.
- En toutes circonstances, les aéronefs habités et les parachutistes ont priorité sur les aéromodèles.
- Le principe de « voir et éviter » s'appliquant à toutes les activités aéromodélistes, il y a obligation de manœuvres d'évitement ou de retour au sol si proximité d'aéronefs habités (avions, parachutistes...).
- Les pilotes ont l'obligation de respecter l'emprise au sol et la hauteur d'évolution autorisée.
- Les activités aéromodélistes à but non sportif ou non récréatif sont interdites.
- Les vols sont interdits du coucher au lever du soleil.

5.2- Points Pilotes

- Des zones de regroupement des pilotes (points pilotes) sont prévues pour pouvoir s'informer réciproquement (sécurité, intentions de manœuvres) et doivent obligatoirement être utilisées.
- Ces zones sont :
 - Points Pilotes Avion respectivement à l'extrémité Nord de la piste (point 1 sur la carte, par vent venant du Sud) et à l'extrémité Sud de la piste (point 2 sur la carte, par vent venant du Nord),
 - Points Pilote Planeurs au Nord du taxiway (point 3, par vent venant du Nord) ou au Sud du taxiway (point 4 sur la carte, par vent venant du Sud). Ces points sont matérialisés par des cônes de signalisation.
- Les points pilotes pour les vols Solo sont à l'extrémité du taxiway vers la piste (point 5 sur la carte) ou à l'extrémité du taxiway vers les bungalows (point 6 sur la carte).
- D'autres dispositions peuvent être prises lors de manifestations, de concours, de compétitions ou de vols d'entraînement à la compétition.

5.3- Evolutions

- Au cas où des parachutistes pénétreraient dans le volume de vol aéromodéliste, il y a obligation immédiate de s'écarter d'au moins 100 m du parachutiste avec manœuvre d'évitement (ordre à descendre avec virage d'évitement en éloignement et éventuellement posé).

- Les règles de priorité normales en aviation grandeur sont applicables, le modèle le moins manœuvrant ayant priorité : aérostat puis planeur puis avion puis hélicoptère.
- Les modèles atterrissant ont priorité sur les modèles décollant eux-mêmes ayant priorité sur les modèles entrant en piste.
- Sur la piste, le sens de décollage ou d'atterrissage est fixé par la direction du vent. En cas d'absence de vent, les décollages et atterrissages se font vers le sud.
- Les passages bas se font normalement par vent de face (avion), ou vers le sud en cas d'absence de vent.
- Les pilotes doivent clairement annoncer leur intention de décoller, de faire un passage bas ou d'atterrir et plus généralement signaler tout incident survenant à leur modèle.
- Eviter de survoler un émetteur éloigné sur le terrain et occupant une fréquence voisine.
- **En conditions normales, le lancement de planeurs électriques, le treuillage de planeurs treuillés et le lancement des modèles slow/park flyers s'effectue à partir des zones planeurs. Leur atterrissage s'effectue dans la même zone ou sur la piste principale.**
- **Les slow/park flyers doivent évoluer dans les zones planeurs. Ils ne sont autorisés dans la zone de vol restreinte que s'ils sont les seuls à évoluer.**
- **D'autres dispositions peuvent être prises lors des manifestations.**

5.4- Ecolage

- L'écolage est fixé au mercredi après-midi et au samedi matin. Il n'y a pas d'écolage pendant les périodes de congé scolaire (Académie de Lyon).
- Pendant les horaires d'écolage, les autres pilotes peuvent voler mais doivent demander l'accord du moniteur et respecter les contraintes éventuellement imposées par le moniteur.
- Les moniteurs ont toute latitude pour accepter ou refuser un pilote quand bien même ils en auraient déjà autorisé un. Les moniteurs peuvent restreindre l'espace de vol des autres modèles. Dans tous les cas, les avions école ont priorité, les autres modèles devant s'efforcer de ne pas gêner l'évolution des avions école.
- En dehors des créneaux d'écolage, l'apprentissage au pilotage pourra se faire en double commande avec l'avion de l'élève. Les pilotes désirant entraîner d'autres pilotes en utilisant une double commande doivent être habilités par le Bureau. Les avions en double commande doivent se conformer aux règles normales d'occupation des fréquences. Toute rémunération est strictement interdite et entraînera l'exclusion du club.
- Tant que l'élève n'est pas lâché, il n'est pas autorisé à voler seul. Lorsque le moniteur estime qu'un élève peut voler seul, il le signale au bureau qui fait passer à l'élève un vol test basé sur les figures de la qualification de pilote de démonstration. Le pilote lâché reçoit un diplôme à ne pas confondre avec le brevet de pilote de démonstration.

5.5- Remorquage Planeurs

- Sauf décision préalable du Bureau de mise en place d'une séance de remorquage planeurs, le responsable des vols doit demander et obtenir l'accord de tous les pilotes présents.
- Sauf accord préalable avec les autres pilotes présents, le créneau de vol est alors limité à une heure.
- Pendant une séance de remorquage, seuls les remorqueurs et les planeurs sont autorisés à voler.
- Les planeurs remorqués décollent de la piste. Les planeurs peuvent atterrir sur les pistes en herbe.
- La hauteur de largage est contrôlée de façon à ne pas dépasser la hauteur maximale de vol.

5.6- Vols Solo

- Les vols Solo sont des vols pour lesquels le pilote souhaite pouvoir faire évoluer un modèle en l'absence de tout autre modèle dans son espace de vol pour des motifs tels que : entraînement à la compétition, test en vol d'un nouveau modèle...
- Les vols Solo ne sont pas un droit mais une facilité accordée à un pilote par tous les pilotes présents.
- Le pilote désirant faire un vol Solo doit donc obligatoirement obtenir l'accord de tous les pilotes présents sur le terrain et attendre que tous les modèles en vol soient posés. Cet accord n'est valable que pour un seul vol Solo et doit obligatoirement être redemandé pour un autre vol Solo.
- La succession de vols Solo est interdite même s'il s'agit de pilotes ou de modèles différents. Sauf en absence d'autres pilotes désirant voler, deux vols Solo doivent être espacés d'au moins 30 minutes pour permettre de voler aux pilotes présents.
- Sauf accord particulier, aucun autre modèle n'est autorisé en vol pendant un vol solo.
- Les vols Solo sont strictement limités à 15 minutes depuis la prise de fréquence.
- Le pilote pratiquant un vol Solo se place obligatoirement sur l'un des deux points pilote pour vol Solo.

- Les deux points pilote pour vol Solo ne peuvent pas être utilisés simultanément par deux pilotes différents (voir paragraphe 4.2)
- La pratique d'un vol Solo ne dispense pas de la recommandation d'un accompagnateur (Observateur ou Chef de piste).
- Le pilote est tenu de respecter le volume de vol, le plan de sécurité étant alors un plan vertical passant par son emplacement et parallèle à l'axe de la piste.

5.7- Vols en immersion

- Le pilotage en immersion est obligatoirement effectué en double commande, le pilote en immersion étant en position élève. Les pilotes doivent être habilités.

6- HYGIENE ET SECURITE

- Les pratiquants sont tenus de respecter les règles élémentaires d'hygiène et de sécurité. En particulier :
 - Respecter les lieux et l'environnement et les maintenir en état de propreté,
 - Ne pas consommer de drogue ni de produits dopants, des contrôles pouvant être effectués,
 - Ne pas consommer d'alcool en dehors des repas, cette consommation devant toujours rester raisonnable,
 - Ne pas laisser de détritrus sur le site et utiliser les poubelles en effectuant un tri sélectif,
 - Jeter les mégots dans les cendriers,
 - Ne pas jeter de récipients en verre ni de cendres brûlantes dans les poubelles,
 - Ne pas faire de feu sous les auvents et hors du barbecue,
 - Utiliser les toilettes des Ailes Anciennes (clés disponibles dans le local de la régie).
- En cas d'accident corporel, consulter le panneau de sécurité. Prendre les mesures de première urgence et, si nécessaire, appeler les secours dont la liste est affichée (Pompiers, SAMU..). Contacter immédiatement un membre du Bureau. Signaler l'accident sur le registre de piste. Signaler au Bureau les éléments prélevés dans l'armoire de première urgence pour permettre leur remplacement.
- En cas de chute accidentelle de modèle en dehors des zones d'évolution, informer immédiatement le Bureau et reporter l'incident sur le registre de piste.

7- DISCIPLINE ET RESPONSABILITES

- Les pilotes sont entièrement et seuls responsables des évolutions de leur modèle, des conséquences de ces évolutions et plus généralement des infractions qu'ils pourraient commettre vis-à-vis du présent règlement intérieur et du protocole d'accord DSAC – AMCR, le club se réservant la possibilité de poursuivre les contrevenants et de demander de réparation des préjudices directs ou indirects causés.
- A ce titre, le club dégage toute responsabilité en cas de non-respect du présent règlement ou du protocole d'accord DSAC – AMCR.
- Chaque membre assume la responsabilité pleine et entière des conséquences de son comportement.
- Au cas où ce comportement entraînerait la perte d'un modèle, il devra dédommager directement son propriétaire à hauteur des dégâts (modèle, moteurs et équipements).
- Le club ne peut, en aucun cas, être tenu responsable de tout incident, accident ou vol pouvant survenir sur le terrain (parking, dépendances, zones d'évolution).
- Dans les vols d'écolage ou en double commande, le moniteur ne peut être tenu pour responsable de la perte d'un modèle. Dans les remorquages planeur, le pilote remorqueur ne peut être tenu responsable de la perte d'un modèle.
- **Du fait même de leur adhésion, les adhérents acceptent que les photos présentant leurs activités au sein du club puissent être publiées sur le site du club. Ils ont le droit de consulter, faire modifier ou faire supprimer les informations les concernant.**
- **La liste des adhérents du club et leurs coordonnées sont à usage interne et ne peuvent être communiquées à une personne physique ou morale extérieure au club ni utilisées par un membre du club sans l'accord préalable et écrit du Bureau.**