

Code of Good Practice pour tous les pilotes-aéromodélistes

Forme abrégée comme aide-mémoire

Code of Good Practice



Les pilotes-aéromodélistes...

1.	sont correctement assurés, connaissent et respectent les prescriptions légales
2.	contrôlent leurs modèles, émetteur et accus avant d'aller voler
3.	sont mentalement fit et physiquement en forme lorsqu'ils vont voler
4.	saluent les autres pilotes présents sur le site de vol et participent au briefing
5.	se familiarisent avec le site de vol et les restrictions locales de l'espace aérien ainsi que les environs avant de décoller
6.	font un check avant le premier vol et sont préparés aux situations d'urgence
7.	soignent un style de vol sûr sans mettre les tiers en danger et sans se surestimer
8.	Communiquent ensemble lorsqu'ils volent et annoncent les manœuvres effectuées à faible distance
9.	rendent les pilotes et les spectateurs attentifs aux risques ainsi qu'au comportement correct à adopter
10.	atterrissent en toute sécurité et avant que la concentration faiblisse, agissent en tout temps de manière responsable

... respectent ces points!

Les aéromodélistes se montrent respectueux et acceptent la présence de tiers, ils se comportent avec courtoisie et de manière exemplaire avec la faune et la flore.

Explications / astuces

1. Prescriptions légales

Les pilotes-aéromodélistes sont assurés correctement dans toutes les situations et pour tous leurs modèles, ils connaissent les prescriptions et les conditions-cadres légales

- Les membres de la SMV/FSAM portent toujours la Membercard Aéro-Club sur eux (sous forme électronique ou papier).
- Des tiers ne peuvent être autorisés à voler qu'à la condition de présenter une attestation d'assurance.

- Les grands modèles dépassant la limite suisse légale de 30kg doivent être homologués selon les dispositions légales en la matière et les documents doivent toujours être emportés.
- On ne peut voler qu'aux endroits autorisés et en respectant les prescriptions légales conformément à l' « Ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales » (OACS), uniquement à vue, dans les zones de contrôle (CTR) actives seulement jusqu'à une hauteur maximale de 150m, dans un rayon de 5km autour des aérodromes uniquement avec une autorisation, en respectant une distance de 100m par rapport à des rassemblements de personnes.
- Les zones protégées doivent être respectées.

2. Etat du modèle et de la télécommande

Les pilotes-aéromodélistes viennent sur le terrain de vol avec des modèles en parfait état ainsi que des accus de télécommande et de réception en bon état et chargés

- Dans la zone de tension minimale, la courbe de décharge des accus est extrêmement raide. La règle est donc: un accu dont l'état de charge est douteux doit être en principe considéré comme „vide“.
- Les accus LiPo gonflés ou mécaniquement endommagés ne devraient plus être utilisés.
- Idéalement, les accus des émetteurs et de réception seront complètement chargés avant toute journée de vol. L'auto-décharge peut être éminemment trompeuse!
- Les problèmes techniques doivent toujours être pris au sérieux et éliminés avant de se rendre sur le site de vol: tous flottements ou bruits inhabituels des servos, gouvernes dures à la manœuvre, „bizarreries“ de la télécommande, fissures aux points de collage importants, etc., devraient être d'abord analysés et réparés à la maison. Toute autre attitude peut gravement mettre en danger le modèle et affecter considérablement la sécurité!
- Plus le modèle est lourd et rapide, plus les tolérances admissibles sont faibles!
- Contrôle de la propulsion (fixation du moteur, de l'impeller et de la turbine, état et fixation de l'hélice etc.). Les réglages des fail-safe sont-ils tous corrects? Le moteur s'arrête-t-il en cas de perte du signal de l'émetteur?
- Les accessoires externes font aussi partie d'un contrôle complet (treuil, sandow, extincteur, catapulte, etc.).

3. Etat du pilote

Les pilotes-aéromodélistes sont mentalement fit et physiquement en forme lorsqu'ils se rendent sur le terrain de vol

- En cas de capacité à se concentrer diminuée (maladie, problèmes psychiques) on devrait s'abstenir d'aller voler.
- De même, après une nuit festive ou un repas de midi copieux agrémenté d'alcool, la capacité de concentration est restreinte.
- En été: casquette et lunettes solaires sont un "must"!
- Et pour ceux dont la vue baisse: acheter des lunettes ou changer de hobby!
- Bière, vin et autres boissons similaires ne seront savourés par les pilotes qu'après la fin de l'activité de vol, autour d'une grillade ou dans leur cercle d'amis.
- Quiconque se sent mal ou malade s'abstient de voler.

4. Comportement sur le site de vol

Les pilotes-aéromodélistes saluent les autres pilotes sur le site de vol et participent au briefing

- Les pilotes-aéromodélistes saluent les personnes présentes sur le site d'aéromodélisme
- En tant qu'hôtes sur un site de vol, ils se présentent..
- Sur les grands sites (en particulier pour le vol de pente), il est indispensable de prendre contact activement avec tous les pilotes présents. Cette obligation incombe toujours au dernier pilote arrivé.
- Lorsque plusieurs pilotes sont en vol, le comportement en vol doit être discuté ou un briefing tenu, lequel doit comprendre l'annonce des décollages et des atterrissages, des flybys et des figures, et l'endroit où les pilotes se tiennent.

5. Conditions dans l'espace de vol

Les pilotes-aéromodélistes se familiarisent avec tout site de vol et ses environs avant de décoller

- Où est l'espace de vol autorisé?
- Quels secteurs dois-je éviter?
- De quels obstacles particuliers faut-il spécialement tenir compte?
- Où se tiennent les pilotes?
- Où faut-il s'attendre à la présence de spectateurs ou de passants?
- Quels points à l'horizon marquent-ils l'axe de la piste?
- Où puis-je atterrir sans mettre des tiers en danger si le moteur s'arrête pendant le vol ou si je dois faire un atterrissage d'urgence avec mon planeur et que je ne suis pas certain de pouvoir atteindre la place d'atterrissage?
- Quelles sont les conditions de vent et de visibilité?

6. Checks avant le décollage

Les pilotes-aéromodélistes sont prévoyants, font un check du modèle avant le premier vol de la journée et sont préparés à d'éventuelles situations d'urgence.

- Avant l'assemblage du modèle, contrôler tous les éléments: en particulier les commandes et les connexions électriques, éviter les pièces non fixées, les collages défaits etc.
- Après l'assemblage, contrôler toutes les fixations ainsi que le positionnement correct des surfaces, gouvernes etc.
- Est-ce que le bon modèle est sélectionné sur l'émetteur et la bonne configuration de vol active?
- Les accus de l'émetteur et du récepteur sont-ils encore suffisamment chargés?
- Le contenu du réservoir ou la charge des accus de motorisation suffisent-ils vraiment pour un vol supplémentaire?
- Fonctions de commande et interrupteurs: l'input de commande à l'émetteur correspond-il au niveau du modèle à l'ordre correct et dans le bon sens? Avec des checks hâtifs, le fonctionnement inversé des gouvernes passe souvent inaperçu.
- Contrôle de fonction de toutes les gouvernes ainsi que du crochet de treuillage, crochet de remorquage, du train d'atterrissage, des volets, etc. Les servos ne doivent jamais aller en butée en émettant un bourdonnement.
- Mettre le moteur en marche à un endroit et de manière à ce qu'en cas de dérangement personne ne soit blessé ni aucun objet endommagé.
- Avant le décollage: où puis-je atterrir sans mettre en danger des tiers, si, juste après l'envol, le moteur s'arrête, la corde de remorquage se rompt, etc.?
- A quels obstacles faut-il être attentif lors de la volée d'atterrissage?
- Où puis-je dégager en toute sécurité, si des personnes s'aventurent sur la piste pendant l'approche finale?
- Si un modèle devient difficilement contrôlable, dans le doute s'applique le principe suivant: sécurité d'abord – un modèle planté en urgence se remplace

7. Sécurité en vol

Les pilotes-aéromodélistes privilégient un style de vol sûr, sans mettre en danger des tiers ni eux-mêmes.

- En cas de doute, des obstacles tels que bâtiments, arbres, collines, etc., sont toujours survolés! Voler „au premier plan“ n'est sûr que si la différence de distances ne fait aucun doute!
- En cas de doute également: ne jamais amener des modèles à se superposer – Une collision est alors très probable.
- Lorsque plusieurs modèles sont en l'air simultanément: les pilotes restent groupés et se communiquent leurs intentions. Dans la mesure du possible, partager la zone de vol entre les modèles. Ou mieux encore, prévoir un „contrôleur aérien“, qui veille à la coordination.
- Les approches en finale devraient toujours s'effectuer dans l'axe de la piste. C'est la seule façon de garantir que le modèle restera sur celle-ci après avoir touché le sol, sans mettre en danger les personnes se trouvant à proximité. Avec des grands planeurs ou des modèles particulièrement rapides, dans les derniers mètres il sera souvent trop tard pour une correction de l'axe

- d'approche!
- Aucune personne ni aucun modèle ne doivent se trouver sur l'axe de décollage. Un modèle qui dévie de sa trajectoire peut devenir très dangereux. Attention en cas de vent, resp. de changement de sens de décollage.

8. Sécurité par la communication

Les pilotes-aéromodélistes communiquent lorsqu'ils sont en vol. Ils annoncent les manœuvres et les figures à leurs collègues.

- On communiquera ses propres intentions à haute et intelligible voix aux pilotes et spectateurs présents aux alentours,
- Les annonces standard suivantes constituent le minimum:
- **Attention: décollage!**
- **Attention: je viens atterrir!** (dès que le modèle s'approche de la volte d'atterrissage)
- **Attention: je suis en approche!** (dès que le modèle s'engage dans l'approche finale)
- **Attention: atterrissage d'urgence! évacuez la piste!** (p. ex. en cas de panne de moteur)
- Comportement des tiers: de manière générale, la place d'atterrissage/piste doit être dégagée pour les modèles en cours d'atterrissage.
- Laisser traîner des modèles sur les bords de celle-ci suscite du stress, en particulier chez les pilotes moins expérimentés.
- La responsabilité pour un modèle au sol est toujours supportée par la personne qui l'aura déposé à cet endroit!

9. Comportement exemplaire

Les pilotes-aéromodélistes rendent les autres pilotes et les spectateurs attentifs aux risques comme à un comportement correct!

- Les pilotes soignent une culture de la critique constructive, dans laquelle les erreurs ou des comportements inadéquats sont discutés de manière collégiale avec l'intéressé, dans le but d'améliorer le comportement et d'éviter des incidents à l'avenir. Les accidents et incidents nous concernent tous.
- Avec courtoisie et amabilité, toujours attirer l'attention des spectateurs bienvenus sur la zone où ils seront en sécurité.
- Si des spectateurs s'exposent au danger malgré une mise en garde prévenante, les rappeler à l'ordre amicalement mais fermement et les rendre attentifs aux risques encourus.

10. Comportement responsable

Les pilotes-aéromodélistes ne surestiment ni leurs capacités ni leur savoir-faire en matière de pilotage; ils atterrissent avant que leur concentration faiblisse, ils se comportent en tout temps de manière responsable.

- Les nouvelles figures de voltige ne sont exercées qu'à une distance suffisante de la place de décollage et d'atterrissage/piste, des pilotes et des spectateurs.
- Penser assez tôt à l'atterrissage et prévoir suffisamment de temps pour les voltes. S'attendre à ce que l'atterrissage ne réussisse pas du premier coup.
- Dans le doute, mieux vaut requérir suffisamment tôt l'aide et le soutien d'un collègue expérimenté qu'être trop fier pour demander.

Index	
21.3.2022	Adaptation de la version valable depuis 2011
01.01.2023	Adaptation à la nouvelle OACS