

CHAPITRE D - LE TERRAIN

- TABLE DES MATIERES -

| | | |
|------|--|---|
| 1- | PREALABLE | 1 |
| 2- | CRITERE DE PROXIMITE ENTRE DIFFERENTES ACTIVITES DE MODELISME..... | 1 |
| 3- | REGLEMENTATION APPLICABLE AUX ACTIVITES D'AEROMODELISME | 1 |
| 4- | ORGANISATION TERRITORIALE DE LA DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE. | 2 |
| 5- | MODALITES DE CREATION D'UN TERRAIN D'AEROMODELISME | 3 |
| 5.1- | DEMANDE D'AUTORISATION AUPRES DU MAIRE..... | 3 |
| 5.2- | DECLARATION D'UNE ACTIVITE D'AEROMODELISME A LA DSAC | 3 |
| 5.3- | MODIFICATION OU SUPPRESSION D'UNE ACTIVITE D'AEROMODELISME..... | 4 |
| 5.4- | DEMANDE D'ESPACE AERIEN A TITRE TEMPORAIRE | 4 |
| 6- | CONSIGNES DE VOL ET DE SECURITE..... | 4 |
| 7- | DISPOSITIONS RELATIVES A L'AMENAGEMENT D'UN TERRAIN POUR AEROMODELES RADIOCOMMANDES | 5 |
| 7.1- | RECOMMANDATIONS..... | 5 |
| 7.2- | DEFINITION DES TERRAINS | 5 |
| 7.3- | DISPOSITIONS RELATIVES AUX AEROMODELES RADIOCOMMANDES..... | 6 |
| 8- | DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA PRATIQUE DU VOL CIRCULAIRE COMMANDE..... | 6 |
| 9- | DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA PRATIQUE DU VOL LIBRE | 6 |

- ANNEXE -

- D-4-a Formulaire de déclaration, de modification, ou de suppression d'une activité d'aéromodélisme
- D-4-b Formulaire de demande d'espace aérien à titre temporaire
- D-4-c Direction de la sécurité de l'aviation civile (délégation territoriale et coordonnées)

Avant d'utiliser une copie papier de ce document, vous assurer qu'il s'agit bien de l'édition en vigueur.
L'édition de référence est accessible sur le site Internet de la FFAM avec le lien suivant :

http://www.web.ffam.asso.fr/ct_dirigeant.htm

CHAPITRE D - LE TERRAIN

1- PREALABLE

Afin de pérenniser et développer son activité, le club a tout intérêt à faire reconnaître son terrain et à l'implanter dans des conditions appropriées selon des critères bien définis.

Il est également important que la FFAM dispose des informations relatives aux terrains d'aéromodélisme notamment pour défendre un club d'aéromodélisme en cas de tentative d'implantation d'un autre terrain de modélisme à proximité de son terrain d'évolution ou de toute autre difficulté.

Dans ce contexte, il est important que chaque club renseigne complètement et correctement sa fiche club pour le(s) site(s) de vol dont il a la responsabilité (onglet "Rens. Généraux" de la fiche club accessible dans l'espace réservé "Gestion des clubs" de la rubrique "Clubs & terrains" du portail Internet de la FFAM).

Remarque : ceci est d'autant plus nécessaire que le guide des clubs et terrains en ligne est automatiquement renseigné à partir des informations des fiches des clubs.

Il convient également que chaque club porte systématiquement ses lieux de pratique (terrains et pentes) à la connaissance de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) régionale compétente territorialement.

2- CRITERE DE PROXIMITE ENTRE DIFFERENTES ACTIVITES DE MODELISME

Afin de permettre une pratique de la radiocommande en toute sécurité, les quatre fédérations de modélisme¹ ont signé un accord le 20 avril 2002. Au niveau de cet accord, les fédérations ont décidé :

- d'inviter leurs clubs affiliés à un respect total des fréquences attribuées par l'Agence de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP),
- à indiquer dans leur règlement intérieur fédéral et dans le dossier d'affiliation d'un nouveau groupement qu'une association utilisant des fréquences radio ne pourra s'installer à moins de 4 km d'une autre zone de modélisme déjà existante,
- qu'en cas d'implantation d'une zone unique mais multi-activités, les clubs utilisateurs devront cosigner un accord d'utilisation des fréquences,
- que des accords locaux pourront se mettre en place au cas où la distance de 4 km ne pourrait être appliquée, sous caution des fédérations respectives concernées.

Le non respect de cet accord conduira la FFAM à ne pas affilier le club et peut conduire à une radiation si l'accord n'est pas respecté.

3- REGLEMENTATION APPLICABLE AUX ACTIVITES D'AEROMODELISME

L'arrêté du 21 décembre 2009 (publié au Journal Officiel du 12 janvier 2010) relatif à l'insertion et à l'évolution dans l'espace aérien des aéronefs civils ou de la défense non habités (sans aucune personne à bord) et qui abroge l'arrêté du 1^{er} août 2007 régit l'utilisation de l'espace aérien des aéronefs pouvant être :

- pilotés à distance en vue de l'opérateur,
- ou pilotés à distance hors vue de l'opérateur ou évoluer de manière autonome.

Les aéromodèles relèvent directement et uniquement de la première catégorie précitée.

Remarque : l'arrêté du 21 mars 2007 définit les aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs, dont les aéromodèles, et leurs conditions d'emploi. Une refonte de cet arrêté est en cours. Cette refonte vise notamment à définir de façon plus explicite et précise ce qu'est un aéromodèle. Un aéromodèle sera a priori considéré comme un aéronef non habité piloté manuellement et utilisé exclusivement à des fins de loisir ou de compétition. Un aéronef sera considéré comme piloté manuellement si, à tout instant, le pilote-opérateur est en mesure de contrôler directement la trajectoire de l'aéronef pour éviter les obstacles et les autres aéronefs, et si l'aéronef reste en vue directe à tout instant du pilote-opérateur.

L'arrêté du 21 décembre 2009 maintient le principe d'une ségrégation entre les aéronefs non habités et les autres usagers aériens civils et de la défense, à l'exception des évolutions des aéronefs pilotés en vue de leur opérateur à une distance permettant à celui-ci d'assurer en permanence la prévention des collisions par application des règles de l'air.

Ceci signifie clairement que l'exigence de ségrégation ne s'applique pas aux aéromodèles et que ceux-ci peuvent, sous conditions, évoluer dans les mêmes espaces que l'aviation habitée.

Important : ce qui suit ne traite que de l'aéromodélisme et est donc limité aux seules activités de loisir (ou de récréation) et de compétition sans préjuger du fait qu'elles soient réalisées dans une association affiliée (et donc à but non lucratif) ou dans une structure à caractère commercial. Par contre, cela ne traite donc pas des activités à

1 Fédération Française d'AéroModélisme (FFAM) - Fédération Française de Modélisme Ferroviaire (FFMF) - Fédération de France de Modélisme Naval (FFMN) - Fédération de Voitures RadioCommandées (FVRC)

CHAPITRE D - LE TERRAIN

caractère professionnel (par exemple prise de vues aériennes) d'autant que ces activités ne rentrent a priori pas dans le périmètre de la FFAM.

Pratique d'une activité d'aéromodélisme dans le cadre d'une structure (club)

Il est obligatoire que chaque club porte à la connaissance de la DSAC dont il dépend ses lieux de pratique (terrains et pentes) y compris lorsque l'activité se déroule à des hauteurs de vol inférieures à 150 mètres sol.

Remarque : l'exigence qui consiste à porter à la connaissance DSAC les activités d'aéromodélisme pratiquées en groupe organisé (exigence qui ne s'applique pas à la pratique individuelle) se justifie par le risque accru de collision, pour l'aviation habitée, lié à la concentration accrue sur un même site d'aéromodèles en vol ; il revient à la DSAC de les présenter au comité régional de gestion de l'espace aérien concerné.

Lorsque les activités d'aéromodélisme du club se situent à l'intérieur de l'emprise d'un aérodrome et de ses circuits associés ou interfèrent avec un espace aérien contrôlé ou une zone réglementée, dangereuse ou interdite, les conditions d'exécution des activités correspondantes font l'objet d'un protocole entre les autorités civiles et/ou militaires compétentes dans l'espace aérien concerné et la ou les personnes responsables de ces activités. Ce protocole définit les règles dans lesquelles peut s'exercer la pratique de l'aéromodélisme, heures de pratique, hauteur d'évolution, etc. Il a pour but de sécuriser la pratique et de responsabiliser les dirigeants des clubs au respect des règles définies.

Dans le cas où les activités d'aéromodélisme du club se situent à l'intérieur de l'emprise d'un aérodrome et de ses circuits associés, il est nécessaire d'obtenir l'accord préalable du gestionnaire de l'aérodrome et des différents utilisateurs de la plateforme ; en général, l'examen de la demande sera effectué en "commission des usagers de l'aérodrome" sous l'égide de la direction de l'aviation civile (DSAC). Cet accord sera formalisé sous la forme d'un protocole soumis à la DSAC simultanément à la demande formulée pour le terrain d'aéromodélisme.

En dehors des cas précités et lorsque les activités d'aéromodélisme du club nécessitent des évolutions à des hauteurs supérieures à 150 mètres au-dessus du sol, le responsable de l'activité doit fournir, lors de la déclaration du terrain, les éléments justifiant ce besoin (ex pratique du planeur, voltige grand modèle, ...) et les dispositions et précautions particulières encadrant l'activité (par ex. observateur du trafic, altimètre embarqué).

Pratique du vol dit en immersion : le vol en immersion d'un aéromodèle est autorisé dans la mesure où il est pratiqué en mode écolage, l'élève ayant le mode immersion (lunettes vidéo) et le maître devant garder l'aéromodèle en vue directe. Toute autre utilisation ne relève pas d'une activité d'aéromodélisme et ne bénéficie alors pas de l'exemption de ségrégation applicable aux aéromodèles.

Pratique individuelle d'une activité d'aéromodélisme (et donc uniquement à caractère sportif ou récréative) : une telle activité est autorisée sans en informer l'aviation civile dès lors qu'elle s'exerce à une hauteur d'évolution de moins de 150 mètres par rapport au sol hors de l'emprise d'un aérodrome et qu'elle n'interfère pas avec un espace aérien contrôlé ou une zone réglementée, dangereuse ou interdite.

Définitions utiles :

Espace aérien contrôlé (EAC) : espace dans lequel est rendu un service aux aéronefs habités par des contrôleurs de la circulation aérienne (par exemple tour de contrôle). Chaque espace aérien se voit affecter une classe (A, B, C, D, E, G en France) en fonction des services qui y sont rendus aux aéronefs. Chaque espace est délimité et figure dans la documentation officielle et en particulier sur des cartes aéronautiques.

L'espace aérien contrôlé rencontré le plus souvent dans notre activité est l'espace aérien qui englobe un aéroport. Appelé CTR, il est de classe D, part du sol et monte à plusieurs centaines de mètres. Au sol, il peut représenter jusqu'à quelques centaines de km². De nombreux terrains d'aéromodélisme sont installés dans ces CTR et nécessitent en conséquence la rédaction d'un protocole.

Zone réglementée (R), zone dangereuse (D), zone interdite (P) : en règle générale, ces espaces aériens sont circonscrits à un lieu particulier, réservé en général à une activité militaire ou à un besoin de protection particulier (centrale nucléaire, centre de recherche, espace d'essai, champs de tir aérien, lieu stratégique, entraînement au vol à basse ou très basse altitude dit RTBA).

Les zones qui représentent une contrainte pour l'aéromodélisme sont celles qui partent du sol. Ces espaces peuvent être classés temporaires en fonction des besoins et sont référencés sur les cartes aériennes. Toute implantation d'activité d'aéromodélisme dans ce type d'espace doit être préalablement soumise à protocole avec le gestionnaire.

4- ORGANISATION TERRITORIALE DE LA DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est organisée pour le territoire métropolitain en sept zones géographiques, chacune d'entre elles couvrant plusieurs régions.

CHAPITRE D - LE TERRAIN

Les départements ou territoires d'outre-mer (DOM/TOM) sont couverts soit par une direction de la sécurité de l'aviation civile, soit par un service de l'aviation civile.

L'organisation territoriale de la DSAC, incluant pour chaque région et DOM/TOM les coordonnées ad hoc, est fournie en annexe ([annexe D-4-c](#)).

Remarque : l'organisation territoriale de la DSAC est maintenant cohérente avec celle des comités consultatifs régionaux de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS) chargés d'émettre un avis sur les projets de création, modification ou suppression notamment des localisations pour les activités d'aéromodélisme récréatives et sportives soumises à la publication aéronautique.

5- MODALITES DE CREATION D'UN TERRAIN D'AEROMODELISME

5.1- DEMANDE D'AUTORISATION AUPRES DU MAIRE

Avant toute implantation d'un terrain d'aéromodélisme, il est impératif de présenter une demande d'autorisation auprès du Maire de la commune concernée, sous forme d'un dossier comprenant les pièces suivantes :

- une note sur papier libre indiquant l'usage envisagé de la zone,
- un extrait de la carte de France IGN au 1/25.000^{ème} (à défaut au 1/100.000^{ème}) localisant le site avec exactitude,
- un extrait du plan cadastral situant les limites d'emprise et les installations éventuelles,
- une autorisation du (ou des) propriétaire (s) du terrain, et plus généralement, de l'accord de la personne physique ou morale qui a la jouissance du terrain utilisé, s'il s'agit d'un terrain autre qu'un aérodrome,
- une copie des statuts de l'association et une copie de la publication de sa déclaration au journal officiel,
- la liste des membres du conseil d'Administration indiquant leur nom, prénom, nationalité, adresse et profession.

5.2- DECLARATION D'UNE ACTIVITE D'AEROMODELISME A LA DSAC

Avant toute implantation d'un terrain d'aéromodélisme, il convient d'analyser son environnement aéronautique à la lecture de l'arrêté du 21 décembre 2009. En cas de difficulté d'interprétation ou de question, contacter le président de CRAM qui répercutera éventuellement auprès du représentant FFAM du CCRAGALS concerné.

Pour porter à la connaissance de la DSAC un site de vol, il est recommandé d'utiliser le formulaire de déclaration, de modification, ou de suppression d'une activité d'aéromodélisme ([annexe D-4-a](#)). Le formulaire sera transmis à la DSAC territorialement compétente en mettant en copie la FFAM, le CRAM et le CDAM).

Ci-après quelques explications pour vous aider à remplir le formulaire :

Coordonnées GPS de la piste : il est possible d'obtenir de façon très précise les coordonnées GPS de la piste avec le logiciel Google Earth (gratuit) en affichant le nom de la localité sur laquelle se trouve le terrain et au moyen de la fonction "zoom".

Volume de vol projeté au sol (limites latérales) : par exemple cercle de 500 mètres de rayon centré sur le milieu de la piste ou demi-cercle de 300 mètres de rayon centré sur le terrain.

Types d'activité : par exemple, aéromodèle vol libre ou vol radiocommandé, planeur, hélicoptère, avions.

Hauteur de vol maximum en mètres (limite verticale) : par exemple, 100 m, 150 m ou 300 m.

Périodes et horaires de l'activité : par exemple, tous les jours du lever au coucher du soleil ou samedi, dimanche et jours fériés de 8 heures à 19 heures, hiver de 9 heures à 17 heures.

Motivations ou justifications de la création : par exemple, histoire de votre club, impact sur la formation des jeunes.

Besoin d'une hauteur d'évolution supérieure à 150 mètres sol

Lorsque la déclaration des activités d'aéromodélisme contient une demande de hauteur d'évolution supérieure à 150 mètres (500 ft) sol, le responsable de l'activité doit fournir les éléments justifiant ce besoin et les dispositions et précautions particulières encadrant l'activité.

Important : la FFAM incite fortement les clubs à ne pas faire de demande d'évolution à une hauteur supérieure à 500 mètres sol (1.500 pieds). En effet, cette hauteur est considérée comme pouvant répondre à l'ensemble des activités actuellement pratiquées. La FFAM ne s'opposera bien évidemment pas à des demandes d'évolution à une hauteur supérieure si un club le juge utile, mais elle souhaite que les demandes restent raisonnables et adaptées au strict besoin. Pour des besoins ponctuels de grande hauteur (tentative de record à battre, compétition de planeurs le justifiant), le recours à une demande temporaire est le mieux adapté.

Les principaux critères permettant d'apprécier et de justifier le besoin d'une activité au dessus de 150 mètres sol sont les suivants :

- Taille et vitesse des aéromodèles utilisés : les grands modèles et les modèles rapides nécessitent souvent une hauteur de vol supérieure à 150 m sol.

CHAPITRE D - LE TERRAIN

Exemples : avions et planeurs de catégories B, jets.

- Catégories pratiquées : certaines catégories nécessitent par nature des hauteurs importantes de vol ; ainsi, la pratique du planeur sous toutes ses formes (treuil, remorquage, etc.) nécessite une prise d'altitude après le largage qui constitue la principale raison du besoin de hauteur.
- Pratique de la compétition : la référence aux volumes de vol définis dans les règlements sportifs (voltige avion notamment) peut faciliter la justification d'un besoin d'évolution au dessus de 150 m sol.

Nota : s'agissant des précautions particulières pour encadrer l'activité et nécessaires dans le cadre d'une demande de hauteur supérieure à 150 mètres, veuillez consulter le paragraphe 5 ci-dessous "Consignes de vol et sécurité".

Délai de traitement d'une de déclaration d'une activité d'aéromodélisme

Dans le cadre de la création d'un nouveau site de vol, le circuit d'instruction de la demande par la DSAC peut - en particulier lorsque la demande justifie une saisine du CCRAGALS – prendre jusqu'à 6 mois avant d'obtenir l'autorisation de vol nécessaire au démarrage de l'activité. Un contact préalable avec le représentant de la DSAC est souvent bénéfique pour l'établissement de la demande et peut être de nature à raccourcir le délai de traitement de la demande.

Par ailleurs, une demande d'espace aérien à titre temporaire peut être formulée dans l'attente de l'attribution d'un volume de vol à titre permanent.

5.3- MODIFICATION OU SUPPRESSION D'UNE ACTIVITE D'AEROMODELISME

Les modifications d'un volume de vol doivent faire l'objet d'une demande auprès de l'aviation civile. Il convient d'utiliser le même formulaire que celui utilisé pour la déclaration d'un site de vol ([annexe D-4-a](#)) en mentionnant les modifications souhaitées (changement des horaires d'utilisation, modification des limites latérales ou de la hauteur d'évolution, ...). Le formulaire sera transmis à la DSAC territorialement compétente avec copie à la FFAM, au CRAM et au CDAM.

5.4- DEMANDE D'ESPACE AERIEN A TITRE TEMPORAIRE

La DGAC peut accorder de façon temporaire (de quelques heures à quelques mois) un espace aérien pour votre activité.

La procédure pour bénéficier d'un espace aérien temporaire est raccourcie et ne suit pas le circuit des demandes de création à titre permanent.

Il convient notamment d'utiliser cette facilité dans les cas suivants :

- Organisation d'une manifestation (compétition, rencontre interclubs, ...) impliquant le besoin d'un volume de vol plus important que celui alloué à titre permanent ; à noter que lorsque la manifestation donne lieu à appel au public, la demande est a priori intégrée dans le dossier déposé en préfecture.

Remarque : de même, lorsque l'espace aérien permanent est suffisant mais que la manifestation peut donner lieu à une concentration d'aéromodèles plus importante qu'à l'accoutumée, il est recommandé de faire une telle demande afin que la DGAC puisse prévenir les usagers de l'espace aérien de cette présence exceptionnelle.

- En phase transitoire, dans l'attente de l'attribution d'un volume de vol à titre permanent.
- Utilisation occasionnelle d'un terrain ou d'un site de vol de pente.

Pour une telle demande, utiliser le formulaire de demande d'espace aérien à titre temporaire ([annexe D-4-b](#)) et le faire parvenir à la DSAC territorialement compétente (avec copie au CRAM et au CDAM), autant que possible deux mois avant l'événement justifiant la demande.

6- CONSIGNES DE VOL ET DE SECURITE

Le principe "**Entendre, voir et éviter**" a permis, par transposition de la règle "voir et éviter" applicable à l'aviation avec pilotage à vue, de justifier l'assouplissement de la réglementation applicable aux activités d'aéromodélisme. L'aéromodéliste a, à sa disposition, un sens supplémentaire : il entend ce qui se passe autour de lui ; or, dans 90 % des cas, le premier sens mis en alerte est l'ouïe. Il peut ainsi plus facilement détecter l'arrivée d'un autre aéronef (habité ou non) sans même le voir, ce qui est de nature à minimiser le risque d'une collision.

Par ailleurs, un pilote d'aéromodèle doit avoir toujours en tête qu'un aéronef n'a **jamais** la priorité sur un aéronef habité. Vu du sol, des trajectoires divergentes sont garantes de non collision. Un planeur à plat n'est guère visible vue de face, mais sur la tranche il en va différemment. Dans un rapprochement en face à face, l'évitement se fait toujours par la droite.

Il appartient en conséquence au responsable d'une activité d'aéromodélisme d'informer, voire de former les adhérents de son club, au respect des consignes de vol et de sécurité. Il lui revient également de prendre les dispositions qui lui paraissent appropriées compte tenu de la configuration du site de vol, par exemple :

CHAPITRE D - LE TERRAIN

- Mise en place d'un règlement intérieur définissant les règles de vol applicables avec affichage du règlement sur le site de vol et remise du règlement à la prise de licence au sein du club.
- Formation périodique des aéromodélistes du club aux consignes de vol et de sécurité.
- Analyse périodique des incidents.
- Accompagnement du ou des pilotes en train de voler par une personne en charge de la surveillance de l'espace aérien, jouant le rôle des yeux, des oreilles et pouvant donner des consignes dans le cadre de la règle "entendre, voir et éviter".
- Utilisation d'altimètres embarqués pour le respect de la hauteur de vol.
- Mise en place de dispositif sur l'aéromodèle pour être mieux vu (voir et être vu).

7- DISPOSITIONS RELATIVES A L'AMENAGEMENT D'UN TERRAIN POUR AEROMODELES RADIOCOMMANDES

7.1- RECOMMANDATIONS

- 1) La piste doit être axée selon les vents dominants, avec les abords dégagés.
- 2) Le parc à modèles doit être situé d'un côté de la piste et ne doit, en aucun cas, être survolé.
- 3) Le parking voiture doit se trouver à une distance suffisante de la piste, en dehors des axes de décollage et d'atterrissage et ne doit donc, en aucun cas, être survolé. Il est judicieux de l'éloigner le plus possible de la piste et du volume de vol.
- 4) L'emplacement des pilotes doit être balisé et situé en dehors de la piste qui doit, le plus souvent possible, être libre. Il doit être formellement interdit aux pilotes d'aller se placer de l'autre côté de la piste, pour n'importe quelles raisons (sens du vent par exemple).
- 5) La plate-forme n'est accessible qu'aux personnes faisant partie de l'association ou du club ainsi qu'à leurs invités. A défaut d'une clôture, une signalisation efficace et appropriée sera mise en place par les soins de l'utilisateur pour en interdire l'accès.
- 6) L'utilisation de la plate-forme est subordonnée à la présence d'un responsable délégué de l'association.
- 7) Le règlement et les consignes du club, notamment pour les mesures de sécurité et d'environnement, seront clairement affichés sur la plate-forme.
- 8) La mise en évolution des aéromodèles ne peut s'effectuer que selon les horaires définis dans l'autorisation de création de la zone, délivrée par le maire.
- 9) Dans le cas d'une présentation publique d'aéromodèles, le terrain doit être conforme à la réglementation applicable pour ce type de manifestation (cf. chapitre G "Les manifestations").
- 10) L'activité de l'association doit tenir compte des questions relatives à l'environnement et plus particulièrement aux nuisances sonores. L'utilisation de silencieux efficaces et le respect des créneaux horaires pour les vols doivent conduire à une meilleure intégration de l'activité dans l'environnement du terrain. En cas de problème lié au bruit des aéromodèles, c'est la norme NF S 31-010 de décembre 1996 qui sera appliquée pour caractériser et mesurer le degré de nuisance.
- 11) Les agents chargés du contrôle de la plate-forme, des modalités de mise en oeuvre des aéromodèles et de leur dispositif de télécommande ainsi que tous les agents de la force publique, auront libre accès à tout moment sur l'emprise de la plate-forme et de ses dépendances. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur mission.
- 12) Les évolutions des aéromodèles radiocommandés ne doivent pas conduire au survol permanent des voies de circulation, ainsi que des personnes ou animaux, même isolés, en dehors des phases de décollage et d'atterrissage.
- 13) Le volume d'espace aérien défini au-dessus de la zone n'est pas exclusivement réservé aux pilotes des aéromodèles. Les évolutions des modèles ne sauraient faire obstacle à la libre circulation des aéronefs telle qu'elle est instituée par l'article L 131-1 du code de l'aviation civile. En conséquence, la priorité de passage doit être laissée aux aéronefs et les aéromodèles doivent être manœuvrés de manière à éviter les abordages.

7.2- DEFINITION DES TERRAINS

Terrain de type A - Ce type de terrain n'est pas ouvert au public et ne peut pas, a priori, permettre l'organisation de démonstrations publiques, sauf à mettre spécialement en place les aménagements définis ci-après pour les terrains de type B ou C.

Terrain de type B - Ce type de terrain est accessible au public en permanence, sous réserve :

- qu'un système de barrières sépare de façon permanente la zone publique de la zone réservée. On entend par zone réservée, la zone accessible aux membres de l'association ou du club. Toutefois, des invités peuvent être autorisés à fréquenter la zone réservée, sous la responsabilité d'un membre de l'association,

CHAPITRE D - LE TERRAIN

- qu'un panneau d'information informe clairement les spectateurs des dispositions de la zone, du règlement intérieur propre à l'association et du règlement du terrain,
- que la zone publique soit interdite de survol et située à au moins 100 mètres de la zone d'évolution des modèles.

Ce type de terrain peut permettre l'organisation de démonstrations publiques, voire de manifestations aériennes sous réserve de respecter les textes officiels.

Terrain de type C - Ce type de terrain est compatible avec l'organisation de présentations publiques d'aéromodèles, sous réserve qu'en plus des recommandations liées au type B :

- l'ensemble de la zone publique et de la zone réservée satisfasse aux exigences de l'arrêté concernant les manifestations aériennes, notamment en ce qui concerne l'accessibilité pour les services de secours et la distance entre l'axe d'évolution des modèles et la zone publique,
- les surfaces de dégagement de la plate-forme satisfassent aux exigences de l'arrêté relatif aux manifestations aériennes.

Dans le cas d'un terrain situé sur un aérodrome, la création d'une zone publique doit être soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire de l'aérodrome.

7.3- DISPOSITIONS RELATIVES AUX AEROMODELES RADIOCOMMANDES

Les caractéristiques des aéromodèles doivent être en conformité avec l'arrêté du 21 mars 2007. Les propriétaires ou les pilotes d'aéromodèles de catégorie B doivent, à tout moment, pouvoir présenter aux responsables des clubs ou des associations les justificatifs les autorisant à les faire évoluer sur le terrain.

Le matériel radio utilisé pour la conduite des aéromodèles doit être conforme aux normes spécifiées par l'ARCEP (Agence de Régulation des Communications Electroniques et des Postes).

8- DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA PRATIQUE DU VOL CIRCULAIRE COMMANDE

Les aéromodèles de vol circulaire commandé ont tous des caractéristiques correspondant à la définition des aéromodèles de catégorie A dans l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs.

Les articles 2 à 6 et 9 à 12 du paragraphe 3-1 demeurent applicables pour l'évolution des aéromodèles de vol circulaire commandé.

Il convient, cependant, d'y adjoindre les prescriptions suivantes :

- Les aires d'évolution doivent être ceinturées d'un grillage de protection (éventuellement d'un filet) d'une hauteur de 2 (deux) mètres. Cette clôture doit être distante en tous points d'au moins 26 (vingt six) mètres du centre de la piste d'évolution ainsi réalisée.
- Les pistes de vol circulaire doivent être suffisamment éloignées de lignes électriques, afin d'éviter tout risque de création d'arcs électriques et de ce fait l'électrocution du pilote lors des évolutions du modèle.
- L'évolution des modèles est interdite par temps d'orage.

9- DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA PRATIQUE DU VOL LIBRE

Le vol libre d'extérieur peut se pratiquer sur un aérodrome ou tout autre terrain (agricole notamment) disposant d'une étendue suffisamment dégagée pour permettre les vols des modèles.

Les aéromodèles de vol libre d'extérieur ont tous des caractéristiques correspondant à la définition des aéromodèles de catégorie A dans l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs.

La plupart des compétitions effectuées sur ces terrains, n'accueillent pas de public mais seulement les concurrents, les officiels participant à l'organisation et les accompagnateurs (notamment des jeunes concurrents) ; elles bénéficient de ce fait, d'autorisations simplifiées.

Le club responsable de l'utilisation du terrain doit être affiliée à la FFAM et doit être en possession :

- de l'agrément de l'autorité aéronautique responsable, s'il s'agit d'un aérodrome ou d'un terrain situé à proximité d'un aérodrome,
- de l'autorisation du (ou des) propriétaire (s) et plus généralement de l'accord de la personne physique ou morale qui a la jouissance du terrain utilisé s'il s'agit d'un terrain autre qu'un aérodrome,
- de l'avis du Maire et de l'autorisation préfectorale si la manifestation est considérée comme une présentation publique d'aéromodèles.

L'utilisation du terrain est subordonnée à la présence d'un responsable délégué du club, lequel aura contracté les assurances nécessaires à l'exercice de cette activité.

De plus :

CHAPITRE D - LE TERRAIN

- les aires de départ doivent impérativement être situées à l'écart de toutes lignes de transport d'énergie électrique,
 - s'il s'agit d'un aérodrome, les utilisateurs doivent se conformer aux consignes particulières données par le responsable de la circulation aérienne,
 - les vols ne doivent pas conduire à un survol permanent des voies de circulation, ainsi que des personnes ou animaux, même isolés,
 - le parking voitures doit être situé à une distance suffisante de l'aire de départ,
 - la détermination des aires de départ ou des aires servant aux essais préalables doit tenir compte de l'orientation et de la vitesse du vent pour pouvoir suivre ces prescriptions.
-