

## Code of Good Practice pour tous les pilotes-aéromodélistes

*Forme abrégée comme aide-mémoire*

### Code of Good Practice



Les bons pilotes-aéromodélistes...	
1.	sont correctement assurés et respectent les prescriptions légales
2.	contrôlent leurs modèles, émetteur et accus avant de se rendre sur le terrain d'aéromodélisme
3.	sont mentalement et physiquement en forme lorsqu'ils se rendent sur le terrain de vol
4.	saluent les autres pilotes présents sur le terrain de vol et participent au briefing
5.	se familiarisent avec le terrain 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.	se tiennent groupés 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 tous ces points!	

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

### Explications / autres astuces

#### 1. Autorisation et assurance

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

- Les membres de la SMV/FSAM portent toujours la Membercard Aéro-Club sur eux.
- 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.
- Les zones protégées doivent être respectées.

## 2. Etat du modèle et de la télécommande

**Les bons pilotes-aéromodélistes viennent sur le terrain de vol avec modèles en parfait état ainsi que des télécommandes et accus 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 traître!
- Les problèmes techniques doivent toujours être pris au sérieux et éliminés avant de se rendre sur le terrain 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 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 bons pilotes-aéromodélistes sont mentalement 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 de se rendre sur le terrain de vol.
- De même, après une soirée prolongée 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: qu'ils achètent des lunettes ou changent de hobby!
- Bière, vin et autres boissons similaires ne seront savourés par les bon 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 terrain de vol

**Les bons pilotes-aéromodélistes saluent les autres pilotes sur la piste d'aéromodélisme ou le terrain de vol et participent au briefing**

- Les bons pilotes-aéromodélistes saluent les personnes présentes sur le terrain d'aéromodélisme
- Les hôtes sur une piste d'aéromodélisme se présentent.
- Les bons pilotes-aéromodélistes saluent les personnes présentes sur le terrain d'aéromodélisme
- Les hôtes sur une piste d'aéromodélisme se présentent.
- Sur les grands terrains de vol (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 la zone de vol

**Les bons pilotes-aéromodélistes se familiarisent avec tout terrain de vol et ses environs avant de décoller**

- Où est la zone de vol autorisée?
- 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 le prolongement de 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 peux rejoindre la piste en toute sécurité?
- Quelles sont les conditions de vent et de visibilité?

## 6. Checks avant le décollage

**Les bons 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?
- Modèles à moteur à combustion: le contenu du réservoir suffit-il 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, de remorquage, du train d'atterrissage, des volets, etc. Les servos ne doivent jamais aller en butée et émettre 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 volte 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 il faut appliquer le principe suivant: sécurité d'abord – un modèle planté en urgence se remplace

## 7. Sécurité en vol

**Les bons 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 la piste après avoir touché le sol, sans mettre en danger les personnes éventuellement présentes. 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 bons 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: la piste doit être généralement dégagée pour les modèles atterrissant! Laisser traîner des modèles sur les bords de la piste suscite du stress, en particulier chez les pilotes moins expérimentés.
- La responsabilité d'un modèle au sol est toujours supportée par la personne qui l'aura laissé à cet endroit!

## 9. Comportement exemplaire

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

- Les bons 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 de sécurité qui leur est ménagée.
- 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 bons pilotes-aéromodélistes ne surestiment ni eux-mêmes ni leur savoir-faire aéronautique; 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 piste, des pilotes et des spectateurs.
- Penser suffisamment 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 plutôt que d'être trop fier pour demander.

Index	
21.3.2022	Anpassung der seit 2011 gültigen Version