



MACB

Mairie de Reyrieux

01600 REYRIEUX

Siège Social : Mairie de REYRIEUX

e-mail : [contact@macb.fr](mailto:contact@macb.fr)

site internet : [www.macb.fr](http://www.macb.fr)

# REGLEMENT INTERIEUR

Modèle Air Club du Beaujolais (M.A.C.B.), Association Loi 1901 déclarée en Préfecture de l'Ain

Siège Social : Mairie de REYRIEUX

Affilié à la Fédération Française d'Aéro-Modélisme sous le n° 3021-0973

## PREAMBULE

Le Comité Directeur du Modèle Air Club du Beaujolais (ci-après « M.A.C.B. », « le club » ou « club »);

- Les membres du M.A.C.B., réunis en Assemblée Générale Constitutive,
- Vu la loi du 1er juillet 1901 "relative au contrat d'association";
- Vu le décret du 16 août 1901 portant Règlement d'Administration Publique pour l'exécution de la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association ;
- Prenant acte de l'article 13 du "modèle de statuts" publié page 121 de la brochure n°1068 éditée par les "Journaux Officiels de la

République Française", édition de novembre 1985, dépôt légal janvier 1986, numéro de série 310680000-001185, aux termes duquel «un Règlement Intérieur peut être établi par le Conseil qui le fait alors approuver par l'Assemblée Générale. Ce règlement est destiné à fixer les divers points non prévus par les statuts, notamment ceux qui ont trait à l'administration";

- Conscients, de surcroît, de la nécessité de pratiquer l'aéromodélisme dans les respects de l'environnement, de la sécurité d'autrui et d'eux-mêmes ;
- Désireux de voir s'établir entre tous les membres de l'association un tissu relationnel harmonieux.
- Convaincus de l'importance de montrer, à tout un chacun, que l'aéromodélisme est un loisir technique sérieux, instructif, formateur pour les jeunes et moins jeunes, plaisant, pratiqué par des amateurs et professionnels pleinement responsables, dans une atmosphère de convivialité.
- Déterminés à partager leur passion de la conception, de la réalisation et du vol, télécommandé ou non, d'aéromodèles non habités, sans distinction de sexe, de race, de religion, d'opinion, dans le respect, toutefois, du présent Règlement Intérieur ; - Approuvent et votent; - Le Règlement Intérieur du M.A.C.B. qui énonce en substance les dispositions qui suivent.
- 

## TITRE PREMIER

### DEFINITIONS

- Article 1er : Les membres du M.A.C.B. conviennent de conférer aux concepts et termes ci-après les définitions qui suivent.
- Article 1bis En référence § Article 4 du statut : Le comité directeur décide souverainement des demandes d'adhésion et de renouvellement. Tout refus pourrait être motivé par un historique personnel pouvant nuire ou ayant nuit au bon fonctionnement de l'association ou toutes autres et/ou à l'entente cordiale de ses membres.
- Article 2 : Par « aéromodélisme télécommandé » l'on entend l'action de faire évoluer, au moyen d'un ensemble de télécommande (conforme aux homologations définies par les instances en vigueur) émettant des ondes radioélectriques à un aéromodèle non habité.
- Article 3 : Par « aéromodèle télécommandé », il faut entendre tout modèle réduit non habité, volant dans les airs, piloté à distance au moyen d'une station radioélectrique de commande telle que définie à l'article 2 supra.

Sur le site de Reyrieux, les pratiques du vol libre et du vol circulaire contrôlé sont tolérées, de même que l'utilisation de treuils ou sandows pour monter en hauteur des aéromodèles.

- Article 4 : Par « pilote d'aéromodèle télécommandé » l'on désigne celle ou celui qui dirige, à son gré, dans les limites définies par le présent Règlement Intérieur, un aéromodèle non habité, au moyen d'une station radioélectrique de commande. Note est prise que le pilote d'un aéromodèle tel que défini à l'alinéa premier du présent article 4 ne sera pas obligatoirement gardien dudit modèle, au sens juridique du terme. Sauf cas particulier d'aéromodèle de Catégorie B.

Par extension et plus généralement en fonction de l'activité pratiquée (vol libre, vol circulaire contrôlé), la notion de pilote rejoindra celle de responsable des évolutions du modèle considéré, et, plus généralement, de responsable dudit modèle. Le dit "télépilote" doit se soumettre aux exigences réglementaires en vigueur (formation télépilotes, alpha tango, etc..) de la FFAM.

- Article 5 : Est réputée "membre actif du M.A.C.B." toute personne physique répondant aux dispositions statutaires et réglementaires régissant la qualité des membres du M.A.C.B.

Est, en outre, impérativement exigée la détention, par tout membre actif pratiquant, de la « Licence F. F. A. M. » (Pratiquants et non pratiquants), en cours de validité. Cette licence est prise au sein du M.A.C.B. Un quota de Licences extérieures peut être défini annuellement (cf article 21 infra).

- Article 6 : La « zone d'évolution des aéromodèles » est l'espace réservé au décollage (ou au lancer) de l'engin défini supra, au vol et à l'atterrissage des aéromodèles non habités.
- Article 7 : L'« axe de décollage » est celui défini par l'orientation de la piste ( Axe Nord –Sud) pour le terrain de Reyrieux. En Axe face au Nord en pente Nord et Axe face au Sud en pente Sud à Theizé.

Pour le terrain de Reyrieux, la définition du précédent alinéa s'applique à « l'axe d'atterrissage ».

Toutefois, si les conditions météorologiques ou de vent (cf. plein travers) l'exigent, un changement pourra être admis. Ce cas s'applique évidemment et de façon plus systématique aux procédures d'atterrissage sur la pente Nord et Sud de Theizé.

En aucun cas, et quels que soient les sites, ce nouvel axe ne doit menacer la sécurité du parking « visiteurs », du parking "aéromodèles", du public ou, d'une manière plus générale, de toute zone réputée « sensible ». Le décollage en direction des infrastructures est strictement prohibé. Voir en détail les articles 26 et 27.

- Article 8 : La « procédure de vol » comprend toutes les opérations, de la vérification des fréquences utilisées par tous les autres aéromodélistes avant de faire évoluer un aéromodèle ou de procéder à un simple essai de radiocommande, à la mise hors tension de l'ensemble de radiocommande à la fin des évolutions d'un aéromodèle ou d'un simple essai de fonctionnement. Chaque aéromodéliste doit, impérativement :
  - a) Indiquer sa fréquence sur le support ad hoc (Fréquence autres que 2.4Ghz) ou en fonction des usages en vigueur (Utiliser la Licence FFAM de l'année en cours).
  - b) Vérifier, par tout moyen, que la fréquence qu'il se propose d'utiliser est bien libre (Fréquence autres que 2.4Ghz).
  - c) Sur le terrain de Reyrieux, assurer une zone de sécurité dégagée autour de l'aéromodèle lors du démarrage du (des) moteur(s), réacteur(s) dudit aéromodèle (utiliser les zones dédiées précisées Article 26).
  - d) Prendre garde que le champ de rotation de(s) l'hélice(s) et/ou rotor(s) ne menace pas d'autres personnes, véhicules ou modèles (prévention du risque de rupture), notamment.
  - e) S'assurer que toutes les conditions de sécurité sont, par ailleurs, satisfaites (essai de l'ensemble de télécommande si la fréquence est disponible, charge des accumulateurs d'émission et de réception, état général du modèle, serrage de l'écrou de l'hélice (des hélices), fixation correcte de l'aile (des ailes) notamment, fonctionnent correctement et dans le bon sens de tous les asservissements.
  - f) L'attention de tous est attirée sur le danger de faire tourner les rotors et tous les type de moteurs dans les parkings modèles réduits (les zones dédiées précisées Article 26).. Et plus particulièrement dans la zone publique, à proximité de personnes ou de véhicules, de ce constat c'est interdit.

Pour d'évidentes et élémentaires raisons de sécurité, il est RIGOREUSEMENT interdit, outre de faire tourner les rotors et tous les types de moteurs dans ces zones sensibles, de décoller à partir des parkings modèles réduits et véhicules, ainsi que d'achever un vol ou une séance d'essais en ramenant, le modèle dans la zone parking ou à proximité de zones telles que définies supra et réputées sensibles. Ces mêmes dispositions s'appliquent, par extension, à toutes les catégories de modèles évoluant sur les plateformes gérées par le M.A.C.B. Tous décollages et atterrissages doivent être réalisés exclusivement sur les axes définis (Pistes en dur et herbe)

## TITRE DEUXIEME

### DE LA CONFORMITE DU PILOTE ET DE L'AEROMODELE AUX DISPOSITIONS LEGALES, REGLEMENTAIRES ET STATUTAIRES

#### Chapitre Premier : du pilote

- Article 9 : Pour jouir de la qualité de Pilote de l'aéromodèle », sont appliquées les dispositions légales en vigueur.
- Article 10 : Les dispositions de l'article 9 du présent Règlement Intérieur seront automatiquement et ipso facto amendées en fonction des évolutions de la réglementation ad hoc.
- Article 11 : La conscience de chacun est attirée sur les dangers potentiels présentés par un aéromodèle, au sol comme en vol,

pour autrui et pour soi-même.

La manipulation et la mise en œuvre des modèles témoigneront, de la part de l'opérateur, d'un minimum de bon sens, de prudence et de raison.

## Chapitre deuxième : de l'aéromodèle

- Article 12 : Pour toutes les catégories pratiquées, chaque pilote ou modéliste est personnellement et individuellement responsable du (des) modèle(s) qu'il met en œuvre. (Maintenance périodique de l'aéromodèle, de ses équipements le composant et de la télécommande)

Chaque pilote devra, le cas échéant, s'informer auprès de la F.F.A.M pour obtenir les informations de garanties consenties par l'assurance souscrite (Site F.F.A.M /Contenus informatif/ onglet assurance)

article 13 : S'agissant des « Grands Modèles » (communément dénommés Catégorie B >25kg), l'aéromodéliste se référera, sous sa propre responsabilité et sur son initiative propre, aux textes législatifs et réglementaires en vigueur auprès de FFAM.

article 14 : Les formalités relatives au vol des « Grands Modèles Cat B » sont accomplies à l'initiative et sous la responsabilité du propriétaire de l'aéromodèle considéré, conformément à l'article 13 du présent instrument.

Le cas échéant, par mesure de sécurité, devront être présentés, soit au Président du M.A.C.B., soit au Vice-Président, soit à tout Administrateur, spontanément ou sur réquisition de ceux-ci, le certificat d'homologation relatif au « Catégorie B » considéré, délivré par les services administratifs compétents, ainsi que tous autres documents ou éléments jugés utiles. La non-présentation des documents, certificats, etc. mentionnés à l'alinéa 2 du présent article 14 pourra donner lieu à l'interdiction immédiate, pure et simple, de faire évoluer, au sol comme en vol, le « Modèle Cat B » visé. Cette interdiction n'ouvre pas droit, au bénéfice de l'aéromodéliste concerné ou de toute autre personne, à une quelconque indemnité ou réparation, de quelque nature qu'elles soient.

# j'ai mes papiers... !

## TITRE TROISIEME

### DE L'ACCES AUX PLATEFORMES RESERVEES AUX ACTIVITES DU M.A.C.B.

#### Chapitre Premier : des visiteurs

- Article 15 : Est réputée « visiteur » toute personne non inscrite au M.A.C.B., ou non à jour de sa cotisation de l'année en cours, tout animal de quelque espèce que ce soit.
- Article 16 : L'accès sur les terrains de Reyrieux et Theizé géré par le M.A.C.B. est, sauf spécification contraire, libre dans la zone publique réservée aux visiteurs, et s'effectue à titre gratuit.
- Article 17 : Un droit d'entrée pourra être perçu par le M.A.C.B., sur décision expresse du Comité Directeur, dans les cas de concours, meeting, manifestation sportive ou toute autre occasion appréciée par le Comité Directeur du M.A.C.B., ou par son Président.
- Article 18 : Les visiteurs accédant à la plate-forme en véhicule personnel ou collectif gareront ledit véhicule dans le parking aménagé à cet effet, à l'exclusion de tout autre emplacement.
- Toutefois, dans les cas de concours, meeting ou autre manifestation sportive ou si, d'une manière générale, le parking initialement prévu s'avère de capacité d'accueil insuffisante, les visiteurs, voire les modélistes, sont invités à se conformer aux indications ponctuelles des responsables du M.A.C.B., à l'exclusion de toute autre personne, les forces de l'ordre exceptées.
- Article 19 : Les véhicules et engins motorisés équipés de moins de quatre roues doivent également se garer dans le parking mentionné à l'article 18 du présent Règlement Intérieur.
- Leur accès à l'aire de vol, à la zone piétonne visiteurs et au parking aéromodèles n'est, en aucun cas, toléré, sauf dérogation expresse accordée par un membre du Comité Directeur du M.A.C.B.

#### Chapitre Deuxième : Des aéromodélistes

- Article 20 : Chaque télépilote doit être dans la capacité de prouver que sa licence fédérale est en cours de validité, de sa formation de télépilote, de l'enregistrement et de l'immatriculation de ses modèles. La possession de la licence FFAM du membre de l'année en cours au M.A.C.B. est impérative. Le non-respect de cette règle impliquera l'interdiction de vol pure et simple.

- Article 20-1: Il est, avec insistance, rappelé le caractère impératif d'être membre actif du M.A.C.B. (cf. la définition fédérale et l'article 5 supra), à jour de sa cotisation pour l'année aéromodéliste en cours, pour pratiquer l'aéromodélisme sur les terrains gérés par le M.A.C.B. Des dérogations pourront, toutefois et à titre exceptionnel et précaire, être expressément accordées, à la discrétion du Président du M.A.C.B. ou, par délégation de ce dernier, par un membre du Comité Directeur du M.A.C.B. aux conditions suivantes :
  - a) Aux aéromodélistes (titulaires de la licence fédérale et souscripteurs de l'assurance en relation avec celle-ci) de passage dans notre région, membres d'autres clubs affiliés à la F. F. A. M.;
  - b) Aux débutants se présentant, pour la première fois, sur le terrain du M.A.C.B. et souhaitant voir examiner, régler et, éventuellement, accomplir le premier vol de leur modèle sous la responsabilité d'un membre licencié.
  - c) Aux cas appréciés, le cas échéant, par le Président du M.A.C.B. , le Vice-Président, ou par tout membre du CD en cours de mandat.
  - d) Les compétiteurs ou participants licenciés (FFAM ou Autres) à des manifestations organisées par le MACB.
- Article 21 : L'inscription au M.A.C.B.. implique l'adhésion au Règlement Intérieur, le versement d'une cotisation « club », le paiement du prix de la licence délivrée par la Fédération Française d'Aéromodélisme.

Des aéromodélistes (Membres associés), à concurrence d'un quota qui n'excédera en aucun cas plus de 5 % des effectifs bruts du M.A.C.B., peuvent devenir membres du M.A.C.B. en ayant réglé leur licence F. F. A. M. dans une autre association affiliée à la F. F. A. M. Ces derniers acquittent alors simplement la part « club » de la cotisation de l'année aéromodéliste en cours. Une surcotisation pourra, toutefois, être perçue sur vote de l'Assemblée Générale Ordinaire.

En tout état de cause, le bénéfice de ces conditions particulières est apprécié par les membres du Comité Directeur du M.A.C.B. en exercice. Chaque dérogation est consentie à titre précaire et son renouvellement ne saurait intervenir par tacite reconduction. Chaque dérogation est révocable, à tout moment, sans préavis.

La révocation d'une dérogation n'ouvre pas droit à une indemnité ou réparation, de quelque nature que ce soit, et est rendue sur décision expresse du Président du M.A.C.B., notifiée à l'intéressé.

- Article 22 : Chaque aéromodéliste reconnaît avoir pris connaissance des statuts portant création du M.A.C.B.. ainsi que du présent Règlement Intérieur. Il sera demandé lors de l'inscription ou réinscription une approbation et validation signée.
- Article 22-1 : Chaque membre du M.A.C.B. s'engage à participer activement à la vie du club en s'investissant dans l'entretien du terrain, des infrastructures, et en étant partie prenante aux diverses manifestations organisées par le club ou dans lesquelles le M.A.C.B. s'implique.
- Article 22-2 : Des Président(s) d'Honneur et Membre(s) d'Honneur du M.A.C.B. peuvent être nommés par le comité directeur, sur proposition du Président en exercice ou de tout Administrateur.
- Le titre de membre d'honneur est décerné par l'assemblée générale sur proposition des membres du Comité Directeur du M.A.C.B. à une personnalité qui a rendu ou peut rendre, des services exceptionnels à l'association et ne paie de ce fait que la part FFAM.

## Chapitre Troisième : De la séparation des zones « public/visiteurs » et "aéromodélistes" :

- Article 23 : Seuls ont accès, au-delà des limites matérialisées sur le terrain, au parking aéromodèles ainsi qu'à la zone réservée à l'emplacement des pilotes, les aéromodélistes régulièrement inscrits, à jour de leurs cotisations du M.A.C.B. et F.F.A.M. y sont également admis les dérogataires mentionnés à l'article 21 du présent Règlement.

La "Licence" délivrée par la Fédération Française d'Aéromodélisme devra être tenue disponible sur les lieux d'évolutions, que ce soit sur l'aéromodélodrome de Reyrieux ou les pentes Nord et Sud située sur la commune de Theizé ». Tout responsable du club pourra s'assurer que chaque aéromodéliste, présent sur les terrains d'évolutions du M.A.C.B. , faisant évoluer un aéromodèle, a régulièrement accompli les formalités énoncées aux alinéas premier et deuxième du présent article 23.

Sécurité, Action immédiate :

- ☐ Tout membre du CD visualisant une situation anormale et dangereuse est en droit d'interdire de voler.
- ☐ De même que tout adhérent ayant conscience et connaissance du danger, se doit au regard de la loi d'en avertir les potentielles victimes et de faire cesser toute activité au générateur de danger.

- Article 24 : Par mesure de sécurité, le public n'est pas admis à franchir la limite énoncée à l'article 23, démarquée sur le terrain, sauf invitation expresse des responsables du club, membres du Comité Directeur, à l'exclusion de toute autre personne, les forces de l'ordre et de secours exceptées (Si intervention des secours plus aucun vol ne sera possible).

Tout contrevenant sera invité à regagner obligatoirement la zone accessible au public, sans préjudice, pour le M.A.C.B. de prendre toute mesure utile afin d'assurer le bon ordre et d'éviter tout débordement.

Le M.A.C.B. décline expressément toute responsabilité s'agissant d'un accident qui serait survenu à un contrevenant - ou qui serait provoqué par lui - tel qu'énoncé à l'alinéa 2 du présent article. La responsabilité du M.A.C.B. pour tout accident impliquant un tiers à l'association, se trouvant sur les terrains gérés par le M.A.C.B., sera appréciée au cas par cas. En tout état de cause, la charge de la preuve de la responsabilité du M.A.C.B. reposera sur le demandeur.

Le cas échéant, le recours à toutes voies de droit ainsi qu'aux forces de l'ordre n'est pas exclu pour assurer le respect de ces dispositions et, d'une manière générale, du présent Instrument.

## TITRE QUATRIEME

### DE L'UTILISATION DES PLATEFORMES RESERVEES AUX ACTIVITES DU M.A.C.B.

#### Chapitre Premier : Des disposition légales, réglementaires et statutaires :

##### RAPPEL FFAM Contexte Général :

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, la pratique de l'aéromodélisme dans le cadre des associations d'aéromodélisme ayant obtenu une autorisation d'exploitation mentionnée à l'article 16 de la réglementation européenne peut continuer à se faire selon les règles nationales :

- Maintien du plafond à 150 m au lieu de 120 m,
- Autorisation des modèles de plus de 25 kg,
- Possibilité de voler y compris en dehors des sites répertoriés, sous réserve de l'emport d'une balise de signalement pour les modèles de plus de 800 g,
- Exemption des obligations de marquage CE des modèles, etc....
- Article 25 : Tout modéliste désirant pratiquer l'aéromodélisme, tel que défini au Titre Premier du présent Instrument, à l'exclusion de toute autre discipline, devra impérativement :

- a) Etre obligatoirement à jour de sa cotisation, donc membre du M.A.C.B.. et licencié F. F. A. M.
- b) Jouir, le cas échéant, des dispositions dérogatoires énoncées à l'article 20 du Titre Troisième du présent Règlement

Intérieur ;

- c) Disposer de sa carte F.F.A.M millésimée (à imprimer depuis le site FFAM), attestant ainsi du paiement de la cotisation de l'année aéromodéliste en cours.
- d) D'avoir sa formation de télépilote Alpha Tango à jour et l'immatriculation de son aéromodèle.
- e) Pouvoir à l'enregistrement de son ou ses modèles sur Alpha Tango avec l'inscription de l'immatriculation et du numéro de télépilote de l'utilisateur sur l'aéromodèle.
- f) Les documents d'attestation médicale ou certificat médical ( non contre-indication) à la pratique de l'aéromodélisme en vigueur suivant les directives de la FFAM .

Le M.A.C.B ainsi que son comité directeur ne peut être tenu responsable en cas de contrôle des autorités. Seul le télépilote sera responsable de son manquement à ses obligations.

Le président ainsi que les membres du comité directeur ont pouvoir de demander la régularisation de la situation ou le cas échéant, l'interdiction de vols sur les terrains du M.A.C.B sur toute personne ne répondant pas à ses

obligations.

## Chapitre Deuxième : De l'organisation des plateformes réservées aux activités du M.A.C.B.

- Article 26 : Une aire de parking « modèles » est prévue et définie sur les plateformes réservées aux activités du M.A.C.B. Tous les aéromodèles sont garés dans le parking aéromodèles.

Le montage des modèles est toléré dans la zone arborée sans que cela occasionne une gêne pour les autres modélistes.

- Il est RIGOREUSEMENT INTERDIT de décoller ou d'atterrir en direction du public, du parking aéromodèles, du parking véhicules ou de toute autre zone réputée « sensible ». Voir le plan N°1 Article 26.
- Le survol du public, du parking aéromodèles ou du parking véhicules est EXPRESSEMENT INTERDIT.

C'est EXCLUSIVEMENT dans la zone spécifiée Bleue Plan ci-dessous N°1 qu'il est réalisé tous les essais de télécommande, de moteurs électriques ou thermiques.

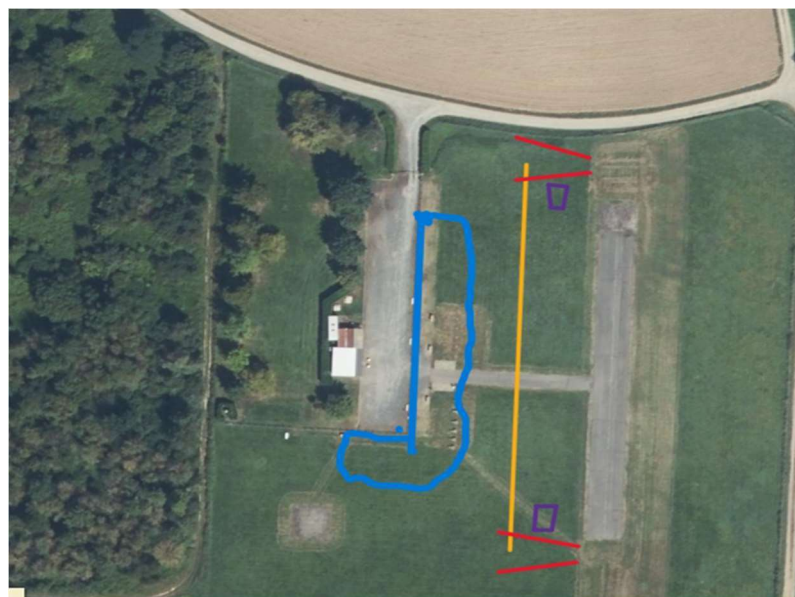
La mise en route ou essais de moteurs électriques ou thermiques en dehors de cette zone est totalement interdite.

Lors de la présence nombreuse de modélistes sur la piste et en vol, il est préconisé de respecter les consignes de sécurité à l'identique des rencontres inter-clubs ou meeting. Voir Article 27-2

Le non-respect de ces consignes pourra donner lieu à des sanctions conduisant, le cas échéant, le contrevenant au comportement dangereux et irresponsable, à l'exclusion pure et simple du M.A.C.B. CF :Titre CINQUIEME DISCIPLINE

Le prononcé de cette décision d'exclusion n'ouvre droit, au bénéfice de l'exclu ou de tout tiers, à aucune indemnité, de quelque nature qu'elle soit.

L'exclusion d'un membre du M.A.C.B. est prononcée, en fonction de l'urgence, par le Président ou par décision du Comité Directeur, réuni en Conseil de Discipline. Le Président du M.A.C.B. préside ce Conseil.



Plan N°1

- Article 27 : Une zone d'envol (par décollage, treuillage ou par lancer) et d'atterrissage est identifiée sur le terrain de Reyrieux et les pentes Nord et Sud de Theizé.



Site de Reyrieux : Il est admis que l'aire hélicoptère du terrain de Reyrieux est réservée aux voilures tournantes et multirotors pour les phases de vols dites stationnaires. Les translations Est /Ouest sont réalisées au-dessus du champ en évitant toute intrusion sur la zone d'atterrissage de la piste Nord /Sud. Voir en détail article 27-2 et 27-3.

Pentes de Theizé : Des zones d'envols (par lancer ou par sandow) et d'atterrissages sont identifiées sur la pente Nord de Theizé. L'activité planeur ou PSS en « vol de pente télécommandé » est autorisée sur ce site. Sont également autorisés, les seuls motoplaneurs utilisant une propulsion de nature électrique.

L'envol et l'atterrissage se font EXCLUSIVEMENT à partir de, et dans la zone sont définies Voir en détail article 27-3 à

27-6

. Au préalable, tout pilote doit rejoindre la zone pilote. Avant d'accéder à la zone de vol, l'aéromodéliste vérifie, sous sa propre responsabilité, qu'aucun autre aéromodèle ne se présente au décollage, au lancer ou à l'atterrissage. Il prévient de sa démarche les autres aéromodélistes pilotant leur modèle.

27-1 Règle de sécurité tous sites :

Lors de toutes manifestations ou rassemblement de nombreux modèles, les pilotes sont sous l'autorité du chef de piste déclaré, pour tous les décollages et les atterrissages. La Priorité d'utilisation de la zone définie supra (piste ou zone définie) est accordée aux aéromodèles qui atterrissent, notamment en cas d'urgence, une coordination entre les pilotes s'impose.

27-2 Reyrieux Zones et limites de vol :

- ALTITUDE MAXIMUM : La hauteur maximale de vol est limitée conformément à la législation (DGAC) à : ☐ A 300 mètres sur le terrain de Reyrieux, assorties des conditions d'évolution suivantes ☐ Les aéromodèles cèdent systématiquement la priorité aux autres aéronefs habités.

- ☐ Lors de chaque évolution au-dessus de 150 mètres /sol , un observateur doit surveiller en permanence l' espace aérien alentour et prévenir l' opérateur du ou des aéromodèles en cours d' évolution dès qu' il aperçoit ou entend un aéronef susceptible d' interférer avec le volume d' évolution des aéromodèles . Les aéromodèles engagent alors une manoeuvre rapide de leur machine afin de les faire redescendre à une hauteur inférieure à 150 m/sol.

- ☐ Tout pilote constatant l'intrusion d'un aéronef dans l'espace du MACB se doit d'en avertir l'ensemble des pilotes.

- ☐ Pour l'appréciation de la hauteur de vol des aéromodèles lors d'évolution à une hauteur supérieure à 150m/sol , au moins une machine en vol doit être équipée d' un altimètre avec report d' information au sol

- ☐ Des contrôles visuels de l'altitude sont réalisés périodiquement au sein du club, tout dépassement important fera l'objet d'une observation et d'un rappel au règlement.

EN VOL VIGILANCE DE TOUT INSTANT : À tout moment et en toutes circonstances, tout aéronef habité est prioritaire sur un aéromodèle, il faut absolument que Tout soit fait pour éviter la collision.

ZONES de VOLS : Les vols sont réalisables exclusivement à partir des zones prévues à cet effet précisées Article 26 Plan N°1.

Lorsqu'un sens de décollage et d'atterrissage dit (QFU) est défini (en cas de présence, ce choix est imposé par le sens du vent), tous les aéromodélistes doivent se conformer à ce choix.

Ce « QFU » s'applique également pour effectuer « touch and go » et passages « verticale piste ».

- ☐ Les pilotes avions et/ou hélicos et/ou planeurs volant ensemble doivent être rassemblés en positionnement central.

- ☐ Dès l'instant où des pilotes veulent voler ensemble, ils peuvent s'ils le souhaitent soit se décaler vers les extrémités de piste en fonction du sens du vent soit rester en position médiane. Il faut impérativement échanger sur leur intentions (Décollage/Atterrissage / passage) pour assurer leur propre sécurité.

- ☐ Lors de vols avec des planeurs (remorqués ou autonomes) ou en mixité, il est obligatoire que tous les pilotes soient rassemblés en un même point pour raison de sécurité. Plan N°1

- ☐ Le passage de consignes entre pilotes lors des décollages et atterrissages est obligatoire.

- ☐ Il est impératif de conserver systématiquement une zone de retrait de 4 mètres par rapport à la piste lors des vols (ligne Jaune),.

- ☐ Le rapprochement en bordure de piste est toléré juste pour faciliter le décollage ou l'atterrissage et surtout en assurer une non-déviation de sa trajectoire, l'information est à transmettre aux autres pilotes afin d'éviter tout incident ou accident.



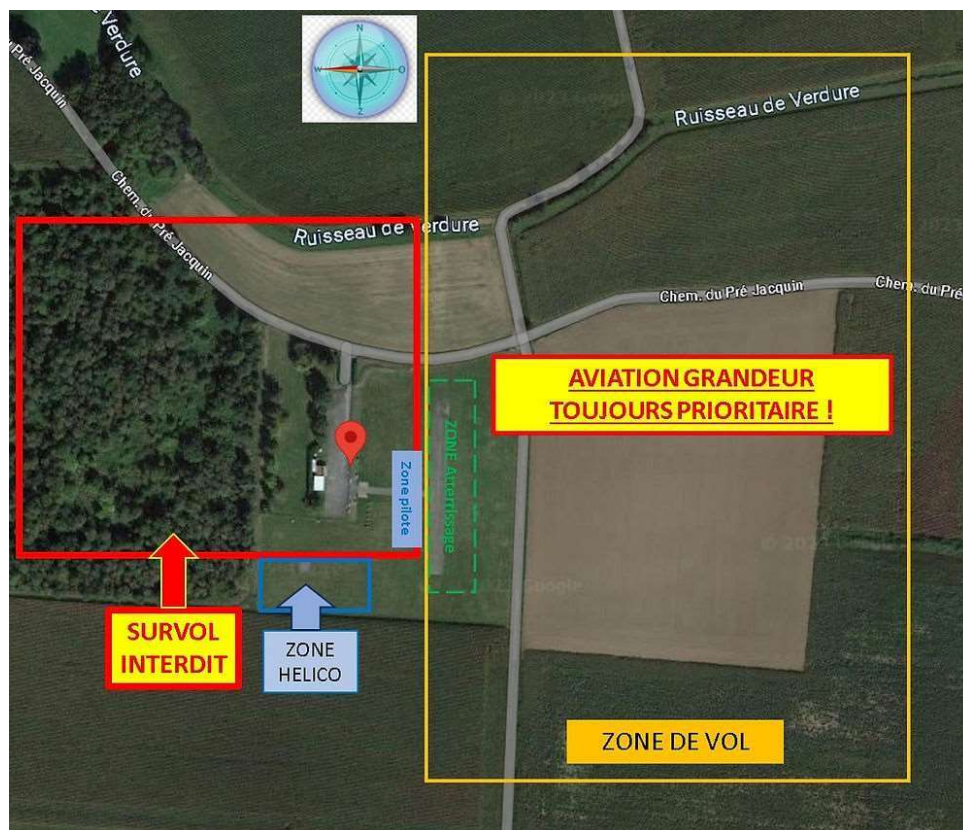
- Autres dispositifs, des cônes virtuels d'attentes pour les modèles à chaque extrémité de la piste (Rouge) et une zone de rassemblement pilotes volants (Violet).
- Un chef de piste autodéclaré est souhaité lors de vols multiples ou mixtes.
- Les Hélicos et Drones doivent évoluer dans la zone du plan N°2 sans traverser l'axe d'activité Nord /Sud Avion. S'ils souhaitent réaliser de la translation il est impératif de se joindre aux autres modélistes Avions/planeurs et d'évoluer sur le même axe.

### 27-3 Particularités lors d'évènements aéromodélistiques :

Lorsqu'il y a un rassemblement de nombreux modèles (ex : GPR Warbirds etc..) un plan particulier d'activités et des zones de vols sera mise en application similaire ou proche au plan N°1. Un briefing en début de journée sera réalisé pour informer tous les pilotes des dispositions de sécurité.

Il sera précisé les noms des chefs de piste (volontaires et expérimenté es).

### Plan N°2



### 27-4 Theizé règles de vie commune :

Pour les amateurs de VDP, le club dispose de deux pentes, l'une orientée Nord-Est et l'autre orientée Sud, ainsi qu'un parking commun. Distantes de seulement 200m l'une de l'autre, elles sont accessibles par les communes de Theizé, Oingt ou Ville sur Jarnioux. Coordonnées GPS : 45°57'00.2"N 4°36'10.5"E, Numéro AIP 9606.

Conditions d'exploitation : Licence FFAM obligatoire. Vol uniquement autorisé pour les planeurs RC avec ou sans moteur électrique. Interdit aux avions thermiques, aux drones, et parapentes radio-pilotés.

Zones de vol :

Le pilote volant sur les installations de la pente du MACB doit respecter les zones de vol indiquées par les cartes mises à disposition sur le site internet et Article 27-5. Le pilote doit exploiter son aéronef en vue directe (Article 3, arrêté du 3 décembre 2020). Sans limite de distance, en veillant à ne pas survoler les habitations et en permettant de prévenir les collisions.

En pente Nord, l'altitude maximale autorisée est de 150m et en pente Sud 120m, en raison du tour de piste hélicoptère de la plateforme aéroportuaire Villefranche Tarare passant juste au-dessus. La hauteur maximale de vol est limitée conformément à la législation (DGAC).

Ne jamais oublier que l'aviation grandeur est toujours prioritaire !

Tout pilote s'engage à respecter les règles aériennes en vigueur et à veiller à sa sécurité et à celle de tierces personnes.

Signalétique : de nombreux panneaux précisent les zones d'accès contrôlées, les zones sont balisées par ces panneaux.



Parking du MACB :

Un parking appartenant au MACB est présent en avant de la pente Nord. Les pilotes volant sur les pentes Nord et sud doivent se garer sur celui-ci.

Ce parking est un point de départ de nombreuses balades et le flux de personnes est régulier. Petits et grands font souvent une halte pour voir évoluer nos planeurs, soyez vigilant à leur sécurité.

Pour la sécurité collective il est vital de respecter certaines règles ; la sécurité est l'affaire de tous.

-Bien respecter les zones de vol et les pentes.

Une Attention toute particulière, il peut y avoir des marcheurs traversant le pré ou même pique-niquant, faites un tour d'horizon avant tout décollage..

Règles et conseils au pilote :

Tout pilote est garant de sa sécurité, de celle des autres et de son matériel !

-Vos modèles doivent être vérifiés avant chaque séance et après chaque atterrissage : accus chargés, portée vérifiée, commandes en place, etc. Un modèle engageant la sécurité pourra être interdit de vol.

-Les essais moteurs sont autorisés à condition que personne ne se trouve dans le champ de l'hélice. Annoncez-vous et avancez-vous sur la pente pour ne faire courir aucun risque aux autres pratiquants. Pensez également à changer vos pales après quelques années, 5 ans pour les hélices en carbone / 3 ans en plastique. Même peu utilisées les risques de casses en rotation sont probables.

-Les accus lipos doivent être stockés hors de vos véhicules, à l'ombre et si possible dans un conteneur ou pochette Ad hoc, le risque d'incendie est omniprésent. VIGILANCE toute particulière en période dite sécheresse, le risque incendie est omniprésent.

-Lors des vols , les pilotes doivent se regrouper, par exemple former une ligne la plus arrière possible vers les barrières.

-Lors d'un lancer, d'un atterrissage ou un passage bas il faut impérativement s'annoncer afin de ne pas exposer tout autre modéliste à un risque de percussion ou de déconcentration des personnes en vol.

Sur la pente Nord, deux points d'ancrage sont fixés dans le sol pour un départ à la catapulte ou au sandow. Ils sont peints avec de la couleur, l'un est orange et le second est bleu. Lorsqu'ils sont utilisés, tout le monde doit se placer en arrière de la zone de lancement: Le risque de rupture du caoutchouc peut provoquer un incident ou un accident. De plus la trajectoire d'un planeur est incertaine et de grande vitesse sont engendrées.

-Mêmes recommandations lors de l'utilisation d'un chariot de décollage.

-Ne jamais surestimer ses capacités de pilote : de grosses conditions ne sont pas toujours faciles à gérer, par exemple des thermiques éparses acycliques.

- le survol d'habitation est interdit voir le plan ci-dessous, il est également interdit toute transition de la pente Sud vers la Nord (Risque perte visuelle de l'aéromodèle).

Le vol en « rase-motte » dans la zone située en deçà de la piste de la pente ou en direction du public, et à plus forte raison dans la zone du public, est RIGOREUSEMENT INTERDIT. Se référer au plan du site Article 27.5 .

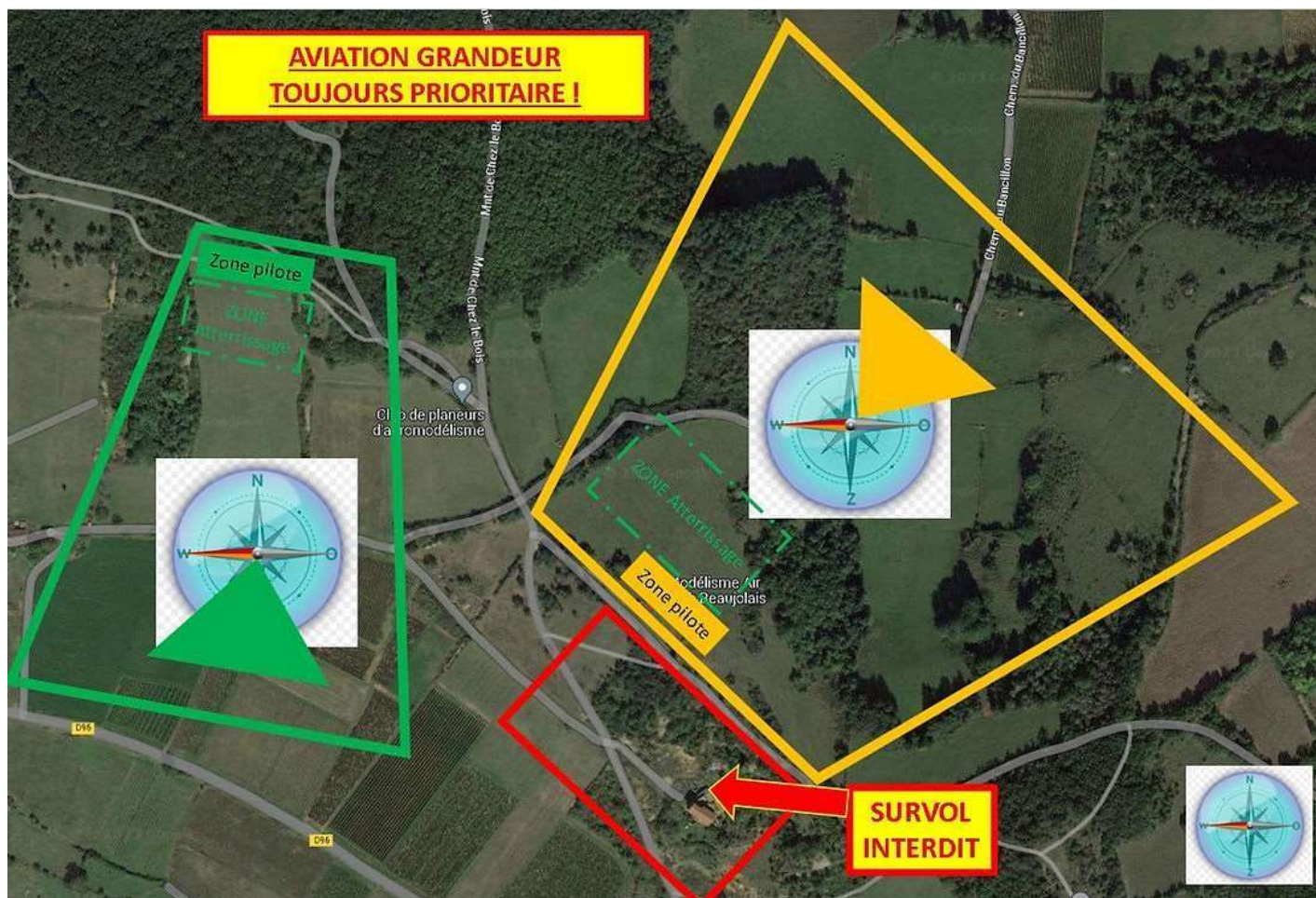
-Les accompagnants des pilotes (épouses, enfants, ...) doivent contracter une assurance auprès du club afin de pouvoir accéder sur la zone d'activités aéromodélistiques.

Sans licence minimale leur présence sur la zone de vol est interdite pour raison de sécurité.

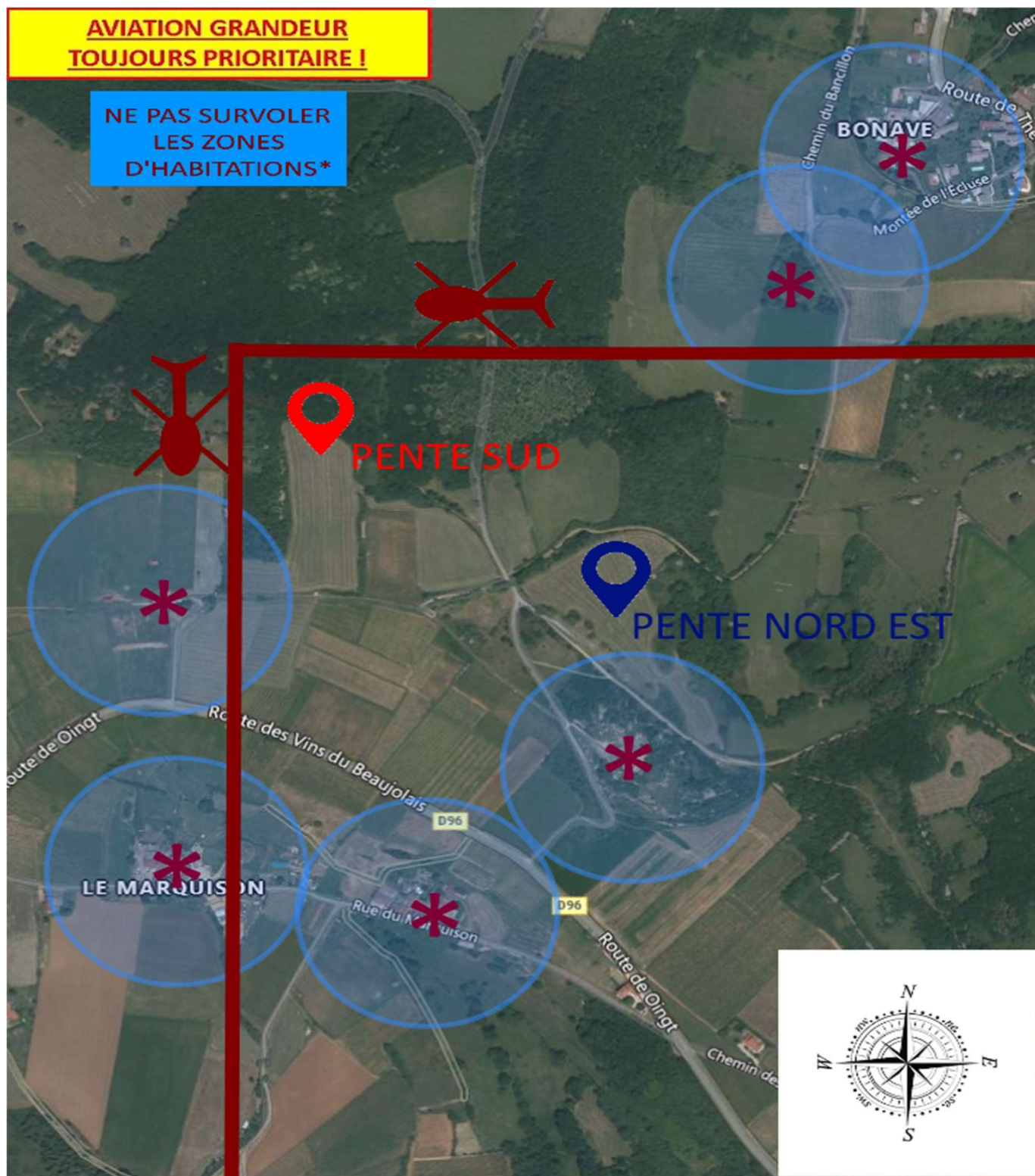
Ne pas oublier que la courtoisie et le respect sont toujours de mise entre passionnés et également envers tout public!

27-5 Zones et limites de vol :

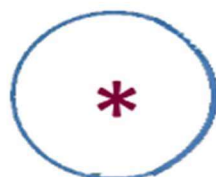




27-6 Particularités vols aéronefs habités de la plateforme de FRONTENAS



Tour de piste hélicoptère grandeur  
aérodrome de Frontenas



Zone habitation,  
rayon de 150m survol interdit

Chapitre Troisième : De la préparation du vol d'un aéromodèle :



- Article 28 : Plateforme de Reyrieux : Le rodage d'un moteur ne peut être accompli que dans la zone Sud-Ouest en bleue Plan N°1 du terrain de Reyrieux proche zone Hélico, dans l'emplacement réservé à cette fin. Par ailleurs, il n'est pas admis de rôder un moteur en utilisant une fréquence radio de type 41Mhz, même si ledit moteur est monté sur un modèle.
- Article 29 : Il est être toléré qu'un modèle soit monté, assemblé, dans le parking véhicules lorsque le nombre de modèles est raisonnable, en revanche, la préparation du vol s'effectue IMPERATIVEMENT dans le parking aéromodèles Zone Bleue, à l'exclusion de toute autre endroit.
- Article 30 : Les modélistes pratiquant le vol libre installent en préparation leur matériel à l'emplacement précisé à l'article 26. Les vols seront à réaliser avec les mêmes règles que tous avions ou planeurs en fonction des autres usagés.

Article 31 :

- La fréquence 2,4GHz est d'utilisation commune sur les terrains du M.A.C.B. En 2.4Ghz, un affichage systématique n'est pas exigé mais permet de se connaître mutuellement.
- Pour les fréquences 41Mhz et autres autorisées, avant de mettre son émetteur sous tension, l'aéromodéliste vérifie, avec la plus grande rigueur, si les fréquences 41Mhz ou autres sont libres au moment de la mise en oeuvre de son aéromodèle et procède à son affichage au tableau des fréquences. S'il est techniquement admis que les ensembles de radiocommande modernes tolèrent un bon fonctionnement avec le seul écart de 10Khz entre deux fréquences, il est interdit au sein du M.A.C.B. de mettre son émetteur sous tension si un ensemble de radiocommande est utilisé à plus ou moins 10 Khz. En conclusion de quoi, et par unique souci de sécurité un écart de 20Khz entre deux fréquences en service devra être respecté.

L'aéromodéliste dispose d'une licence fédérale FFAM sur laquelle figure le nom et une photo d'identité du pilote. Cette carte doit demeurer sur la tableau de fréquence, ou sur le modèle lui-même, entre chaque vol et doit être disposée sur le panneau de fréquence ad hoc au moment du vol, après vérification que ladite fréquence soit libre et distante de plus ou moins 20Khz d'une fréquence en cours d'utilisation. Ainsi, il ne doit pas y avoir deux cartes qui se chevauchent sur le panneau de fréquences.

Tout aéromodéliste s'engage à ne pas « monopoliser » la fréquence (Autre que 2.4Ghz) qu'il utilise pour permettre à d'autres modélistes de voler à leur tour.

D'une manière générale, l'aéromodéliste utilisant un ensemble de télécommande prend toutes les mesures utiles pour éviter tout incident / accident de quelque nature que ce soit, relatif à l'utilisation d'une fréquence définie dans le présent article, notamment.

Les recommandations supra s'appliquent, avec les aménagements nécessaires, à toutes les activités aéromodélistes, seules admises, pratiquées sur les plateformes gérées par le du M.A.C.B.

- Article 32 : L'aéromodéliste assure un périmètre de sécurité autour de son aéromodèle au moment de la préparation d'un vol, notamment à la mise en route du (des) moteur(s) ou propulseur(s) et, d'une manière générale, lors de la manipulation dudit aéromodèle.

Sont soigneusement vérifiés, avant chaque vol (check-list et visite prévol) :

- a) La fixation du (des) moteur(s) et hélice(s) , ou des pales (voilures tournantes) ou turbine(s) ou réacteur(s).
- b) Toutes les commandes, gouvernes, attaches et articulations des gouvernes, fixation diverses, etc.
- c) La charge des accumulateurs ou batteries, tant à l'émission qu'à la réception. A cet égard, l'attention de tous est attirée sur le danger potentiel de contacts électriques aléatoires provoqués par les « porte-piles ». L'on préférera TOUJOURS des accumulateurs soudés ou batteries, seuls garants d'une sécurité sérieuse s'agissant de contacts électriques.

Une vigilance toute particulière dans les montages et les manipulations pour les batteries à forte tension et fort courant. Risque de brûlures graves et d'électrisation.

- d) Le bon état général de l'aéromodèle, notamment si l'atterrissage précédent fut brutal ou, d'une manière générale, « non académique », un control global s'impose.

- Article 33 : IL EST IMPERATIF QUE TOUT MOTEUR THERMIQUE SOIT EQUIPE D'UN DISPOSITIF SILENCIEUX EFFICACE.

Les responsables du club se réservent la prérogative, le cas échéant, de requérir l'ARRET IMMEDIAT d'un moteur (ou du propulseur) trop bruyant, sans préjudice d'autres mesures visant à réduire toute nuisance sonore exagérée et ce, sans faire naître, au profit du propriétaire dudit moteur, ou de son utilisateur, droit à réparation ou dédommagement, de quelque nature que ce soit.

Niveau de bruit maximum imposé par la FFAM

Mesure sur herbe : 92 dBA

Mesure sur macadam ou béton : 94 dBA

- Article 34 : Une attention particulièrement importante est accordée aux ensembles de télécommande.

L'aéromodéliste veillera, notamment et sous sa propre responsabilité :

- a) Au parfait fonctionnement de toute la « chaîne radioélectrique ». Les câblages électriques, interrupteurs, commandes, sont inclus dans la notion de « chaîne radioélectrique ».
- b) Particularité pour les moteurs électriques : un dispositif de coupure de sécurité doit être installé, pour les moteurs thermiques essence, soit un dispositif par programmation soit par kill switch. Un control de leur installation pourrait être réalisé, une demande de mise en conformité sera exprimée.
- c) à ce que son ensemble de télécommande ne perturbe pas d'autres ensembles distants de 10 Khz (et à donc fortiori 20 Khz) de la fréquence utilisée et du 2.4GHz. En cas de plainte d'un aéromodéliste dirigée contre un émetteur « perturbateur » mal calé sur sa fréquence, ou sur leur propre initiative, les responsables du club, individuellement ou collectivement, se réservent le droit, par mesure de sécurité, d'interdire l'utilisation de l'ensemble de télécommande incriminé. Cette interdiction est notifiée au propriétaire dudit ensemble de télécommande et n'ouvre droit, au bénéfice dudit propriétaire ou de toute autre personne, physique ou morale, à aucune indemnité ou réparation de quelque nature que ce soit.
- c) En outre, la remise en service de l'ensemble de télécommande au fonctionnement erratique sera subordonnée à la présentation, au(x) responsable(s) du club à l'origine de la mesure d'interdiction d'utilisation, d'un justificatif de réglage ou de réparation dudit ensemble. Un essai de fonctionnement pourra être, le cas échéant, exigé.
- d) Seules les fréquences autorisées par la F.F.A.M pour les aéromodèles sont admises. Les responsables du club se réservent la prérogative, le cas échéant, de requérir l'ARRET IMMEDIAT d'un vol en cas de non-respect des fréquences en vigueur. Tout contrevenant qui ne voudrait pas obtempérer pourrait, sur décision du Comité Directeur, se voir notifier l'exclusion pure et simple du club sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité ou réparation de quelque nature que ce soit (Cf Article 39).
- e) Notons que le scanner et le fréquencemètre du club pourront être utilisés ou d'un contrôle d'un membre du comité directeur pour vérifier les seules fréquences autorisées par la F.F.A.M.
- f) Il est grandement conseillé de faire contrôler les ensembles de radiocommandé par le SAV de la marque périodiquement. Le matériel vieillit malgré une utilisation modérée, vieillissement des capacités (<10ans)

oxydation des connexions , des potentiomètres, désalignement de l'émetteur etc...

Nota : lors d'accident avec blessé la gendarmerie confisque généralement le matériel pour expertise.

## TITRE CINQUIEME

### DISCIPLINE & COMITE DISCIPLINAIRE

- L'objectif du club MACB est que ces membres puissent se rencontrer, partager leur passion dans une bonne ambiance, de convivialité, de respect mutuel et en toute sécurité. Néanmoins, si des dérives étaient constatées dans le respect des statuts, du règlement intérieur, ou par tout acte d'indiscipline interdit par la loi française, le MACB se réservera le droit d'engager une procédure disciplinaire auprès du ou des contrevenants

- Chapitre Cinquième : Motivation de refus d'adhésion ou d'exclusion

Deux cas de figure peuvent se présenter.



- 1) Individu connu au niveau Régional ou national comme élément perturbateur, refus sans avoir à se justifier.
- 2) Individus ayant non respecté le règlement intérieur, s'y référer.

Article 39\_1 : Non-respect des Statuts, du règlement intérieur ou tout acte d'indiscipline interdit par la loi Française. (Non exhaustif)

- ☐ a) L'erreur humaine est acceptable, si l'individu s'applique à la corriger, il n'y a qu'un rappel verbal à la règle. (Ex : non-respect des niveaux de vol, survol de zones sensibles etc...)
- ☐ b) En cas de non-respect répétés et signalés des consignes de sécurité (l'aéromodéliste imprudent et peu soucieux de la sécurité d'autrui, de la sienne propre et des biens). , propos diffamatoires, non-respect verbal ou atteinte physique d'autrui, nuisances délibérées à l'association etc..),
- ☐ LE CD PEUT PRONONCER UNE EXCLUSION IMMEDIATE A TITRE CONSERVATOIRE (SI PAR EXEMPLE ATTEINTE PHYSIQUE ET/OU PILOTAGE DANGEREUX... )
- ☐ c) Les écarts répétés pour toutes causes ci-dessus citées feront l'objet de courrier ou E-mail de rappels.
- ☐ Si toutefois, les rappels à la règle ne sont pas entendus et acceptés, ou si le membre a reçu une exclusion immédiate à titre conservatoire, le comité directeur émettra un courrier recommandé de convocation à un comité disciplinaire.
- ☐ d) Le comité directeur déclenchera une procédure disciplinaire et en convoquera les membres du comité disciplinaire ; présidé par le Président en exercice du M.A.C.B.
- ☐ e) Le comité disciplinaire est représenté par les membres du CD et de 3 représentants volontaires des adhérents.
- ☐ f) l'intéressé sera invité à faire valoir son droit de défense auprès du comité directeur par le courrier de convocation.
- ☐ g) Toute personne physique qui fait l'objet d'une procédure disciplinaire doit être mise à même de préparer sa défense. Elle peut se faire assister par le défenseur de son choix membre du MACB.
- ☐ I) Si cela s'avère nécessaire après délibération du comité disciplinaire s'en suivra une possible radiation stipulée par courrier recommandé.

Article 39\_2 :) Les sanctions disciplinaires prononcées dans les conditions et les limites fixées par les règlements précités.

o - Mise en garde formulée s'il y a récidive, une exclusion temporaire de X jours (Défini par le Comité Disciplinaire) pourra être prononcée.

o – Faute délibérée décrite non exhaustivement en ( b), évaluation en comité disciplinaire pour une exclusion temporaire ou définitive.

o Dans certains cas dépôt de plainte pour atteinte à la personne ou aux biens.

☐ Article 39\_3: Mise en œuvre des sanctions. Appel

- ☐ Toute mesure disciplinaire n'ouvre droit, au bénéfice de l'intéressé ou de toute autre personne, à aucune réparation, indemnité, de quelque nature qu'elles soient.
- ☐ La radiation, temporaire ou définitive, d'un membre des listes du club, sera prononcée par décision motivée suite au vote du Comité Disciplinaire réuni en Conseil de Discipline.
- ☐ La décision d'exclusion est notifiée à l'intéressé par courrier recommandé avec accusé de réception.
- ☐ Appel de cette décision peut être interjeté, dans les quinze jours suivant la date de notification figurant sur l'accusé de réception, auprès du M.A.C.B. qui dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour maintenir ou annuler, dans les dix jours, ladite décision d'exclusion.
- ☐ La décision d'exclusion prend effet au terme des quinze jours dont il est fait mention au précédent alinéa. L'appel n'est pas suspensif de la décision d'exclusion qui revêt, alors, un caractère de suspension temporaire d'autorisation de vol.

## Chapitre Cinquième : De l'aide aux débutants

§ 1er : Des conseils techniques

- ☐ Article 40 : Une aide technique, sous forme de conseils, est offerte à titre gracieux à toute personne souhaitant pratiquer l'aéromodélisme dans le cadre du M.A.C.B.

Tout débutant se présentant sur le terrain pourra obtenir l'aide d'un moniteur pour, le cas échéant, après les vérifications d'usage, faire effectuer à l'aéromodèle dudit débutant son premier vol.

En cas d'indisponibilité d'un moniteur, le débutant pourra être orienté vers un modéliste confirmé, jouissant de l'entière confiance des moniteurs.

En tout état de cause, un débutant se faisant connaître ne se retrouvera jamais seul et sera assisté dans ses débuts. Un moniteur, un aide, ne sauraient répondre, de quelque manière que ce soit, de bris éventuel ou, d'une manière générale, de l'endommagement du matériel appartenant à un débutant ou à toute autre personne recourant à leurs services.

§ 2ème : De l'introduction du débutant au pilotage d'un aéromodèle télécommandé.

- Article 41 : Pour le(s) premier(s) vol(s) de son appareil, le débutant est fortement invité à solliciter les compétences d'un moniteur ou, à défaut, d'un aide qualifié, conformément aux dispositions de l'article 40 précédent.

02/09/2015[Tapez un texte] Page 9

- Article 42 : Chaque débutant, membre du M.A.C.B., est assisté par un moniteur ou un aide qualifié, et ce, du premier vol de son appareil jusqu'à l'autonomie complète dudit pilote débutant.

Par « autonomie complète » d'un pilote, l'on entend l'aptitude à décoller, faire évoluer et atterrir un aéromodèle radiocommandé en toute sécurité. La notion d'autonomie s'applique également, avec les adaptations qui s'imposent, à l'action de faire voler des appareils qui ne seraient pas télécommandés.

## **TITRE SIXIEME**

### **DU REGLEMENT DES DIFFERENDS**

Chapitre Premier : "Commission d'Etude et de Règlement des Différents Internes" (dénommée ci-après C. E.

R. D. I.)

§ 1<sup>er</sup> De la création de la C. E. R. D. I.

- Article 43 : Il est institué une « Commission de Règlement Amiable des Différents internes » du

M.A.C.B § 2<sup>ème</sup> Des compétences de la C. E. R. D. I

- Article 44 : Les compétences de la C. E. R. D. I. ne sauraient excéder une compétence attributive de conciliateur au cas de survenance d'un différend relatif à la pratique des activités exercées dans le cadre du M.A.C.B. et opposant deux aéromodélistes, membres actifs du M.A.C.B. (cf. interférence radio provoquant l'endommagement ou le bris d'un modèle, fixation du montant forfaitaire d'une réparation pécuniaire, etc.).
- Article 45 : La reconnaissance de la compétence de la C. E. R. D. I. est liée à l'adhésion au M.A.C.B.

§ 3<sup>ème</sup> De la saisine de la C. E. R. D. I.

- Article 46 : La saisine de la C. E. R. D. I. s'effectue sur papier libre adressé au Président du M.A.C.B., lequel notifie la demande au défendeur.

La demande cite le nom du défendeur ainsi que les faits de l'espèce.

La demande précise également l'argumentation et les prétentions du demandeur. La demande précise les noms de deux conciliateurs choisis par le demandeur.

- Article 47 : Tout membre actif du M.A.C.B., à jour de sa cotisation, peut saisir la C. E. R. D. I., dans la limite, toutefois, des compétences énoncées au paragraphe deuxième, Chapitre Premier du présent Titre Cinquième.

En aucun cas la C. E. R. D. I. ne jouit d'un pouvoir d'auto-saisine.

La saisine de la C. E. R. D. I. par une personne physique ou morale non membre actif du M.A.C.B. est réputée nulle et non avenue.

§ 4ème De la composition de la C. E. R. D. I.

24/05/2024 Page 10

- Article 48 : Le Président en exercice du M.A.C.B. est Président de droit de la C. E. R. D. I..

Il statue sur la recevabilité de la requête et provoque, le cas échéant, le début de la procédure.

- Article 49 : En cas d'empêchement du Président, le Vice-Président en exercice du M.A.C.B. assure, par délégation expresse et écrite du Président en du M.A.C.B., les fonctions de Président ad hoc de la C. E. R. D. I.

Si le Président en exercice du M.A.C.B est partie au différend, la Présidence de la C. E. R. D. I.. est automatiquement assurée par le Vice-Président ou par un membre du Comité Directeur expressément nommé par le Trésorier du M.A.C.B.

- Article 50 : En cas d'empêchement du Vice-Président en exercice du M.A.C.B., le Président en exercice du M.A.C.B. désigne un membre du Comité Directeur qui officiera en tant que Président ad hoc de la C. E. R. D. I.

Les fonctions de Président de la C. E. R. D. I. ou de Président ad hoc de C. E. R. D. I. cessent avec : a) la fin de la procédure

b) L'extinction du litige pendant

c) La disparition de l'objet de la procédure

- Article 51 : Chaque Partie au différend choisit deux conciliateurs qui siègeront à la C. E. R. D. I.

Article 52 : Les quatre conciliateurs choisis par les Parties cooptent quatre autres conciliateurs choisis EXCLUSIVEMENT au sein du Conseil d'Administration du M.A.C.B

- Article 53 : Le Président en exercice de la C. E. R. D. I. arbitre et dirige les débats.

En cas de partage des voix lors du rendu de l'avis de conciliation, le Président en exercice de la C. E. R. D. I. a voix prépondérante.

§ 5ème De la procédure devant la C. E. R. D. I. .

□ Article 54 : Les deux Parties au différend sont entendues contradictoirement au cours d'une procédure orale. L'audition de chaque Partie ne peut excéder trente minutes. □ Article 55 : La charge de la preuve :

a) Du fait générateur du dommage,

b) Du préjudice subi,

c) Repose sur le demandeur.

Chaque Partie peut prouver ses allégations par tout moyen non contraire à la loi, au présent Règlement, au respect d'autrui et aux bonnes moeurs.

- Article 56 : La C. E. R. D. I. interroge, le cas échéant, les plaideurs.

La défaillance d'une Partie ne provoque pas forcément l'arrêt de la procédure ou des débats dans la mesure où, d'un commun accord, les Parties au litige ont saisi la C. E. R. D. I.

- Article 57 : A la fin de l'audition des Parties, la C. E. R. D. I. délibère.

La présence des Parties lors de la délibération peut être tolérée sur autorisation expresse du Président de la C. E. R. D. I. Cependant, au cours de cette phase de la procédure, les Parties ne sont pas admises à intervenir.

- Article 58 : La C. E. R. D. I. rend compte de sa décision aux Parties.

La C. E. R. D. I. propose, le cas échéant, la réparation à verser à la victime.

- Article 59 : Le cas échéant, le Président de séance peut prononcer une suspension des débats, voire leur ajournement. En cas d'incident apprécié souverainement par le Président de séance, ce dernier peut clore définitivement et à tout moment la procédure engagée.

#### § 6ème De la décision de la C. E. R. D. I.

- Article 60 : Dès lors que la C. E. R. D. I. a fait une proposition de règlement amiable, les Parties sont assez adultes et raisonnables pour accorder à l'avis des conciliateurs toute l'attention qu'il mérite.
- Article 61 : La C. E. R. D. I., ne disposant d'aucune voie d'exécution, compte sur la bonne volonté et le bon sens des Parties pour aboutir au règlement amiable du différend pendant.

#### § 7ème De l'échec de la conciliation devant la C. E. R. D. I.

- Article 62 : En cas d'échec de la conciliation, les Parties peuvent, par elles-mêmes, rechercher un règlement amiable du différend ou bien nommer, consensuellement, un arbitre, le cas échéant choisi au sein du Conseil d'Administration du M.A.C.B..
- Article 63 : Le cas échéant, le demandeur peut également engager une procédure judiciaire par saisine du Tribunal d'Instance territorialement compétent pour connaître du litige.

#### § 8ème Du procès-verbal de la proposition de la C. E. R. D. I.

- Article 64 : La proposition de règlement de la C. E. R. D. I., notifiée aux Parties par courrier Recommandé avec Accusé de Réception, est consignée dans un registre ad hoc déposé au Siège du M.A.C.B. Un duplicata de ce recueil peut être archivé à la Présidence du M.A.C.B.

Ce recueil peut être consulté par tout membre actif du M.A.C.B sur simple demande, notamment lors des Assemblées Générales Ordinaires du M.A.C.B.

- Article 65 : La C. E. R. D. I. peut présenter un rapport sur ses activités au cours de l'Assemblée Générale Ordinaire du M.A.C.B.

### Chapître Deuxième Des différends du M.A.C.B. avec ses membres et non membres.

- Article 66 : Conformément aux dispositions statutaires, le M.A.C.B. est, au sens de la loi du 1er juillet 1901, une « association déclarée ».

En application de ladite loi, en son article 6, le M.A.C.B. jouit de la capacité juridique et peut ester en justice.

Cette possibilité peut être déléguée à la Fédération Française d'Aéro-Modélisme à laquelle le M.A.C.B. est affilié.

- Article 67 : Le Comité directeur du M.A.C.B. se réserve le droit, le cas échéant, de poursuivre en justice
  - a) Toute personne, physique ou morale qui entrave, consciemment ou non, le bon fonctionnement du Club ou qui cherche à nuire, de quelque manière que ce soit, directement ou indirectement, à ses intérêts ou activités ;
  - b) Tout individu ou toute personne morale se livrant ou favorisant une activité aéromodéliste, radiomodéliste ou, d'une manière générale, modéliste, sur le terrain du M.A.C.B., ou s'adonnant, sur ce même terrain ou dans son voisinage, à toute activité incompatible avec la raison d'être, l'objet statutaire du M.A.C.B. ou la pratique des activités du M.A.C.B. dans des conditions de sécurité satisfaisantes;
  - c) toute personne, physique ou morale, dégradant, saccageant, à quelque degré et par quelque moyen que ce soient, le terrain ou infrastructures, leurs voies d'accès, tous ouvrages meubles, immeubles, immeubles par destination y plantés, le matériel, permettant l'exercice des du M.A.C.B , etc.

- Article 68 : La décision de poursuites, judiciaires ou autres, sera prise en Comité Directeur du M.A.C.B , ordinaire ou réuni spécialement, rendue à la majorité renforcée des trois quarts des membres présents ou représentés.

Cette décision pourra être diffusée par notification aux membres du M.A.C.B ou par voie d'affichage sur les terrains d'évolution.

- Article 69 : En aucun cas les membres du Comité Directeur ne pourront être reconnus responsables des accidents, de quelque nature qu'ils puissent être, ayant pour victime un membre du M.A.C.B. ou un tiers.
- Article 70 : En tout état de cause, seront appliquées la législation et la réglementation en vigueur s'agissant de la responsabilité imputable, le cas échéant, aux Responsables d'Associations trouvant leur paternité juridique en la loi du 1er juillet 1901.

## TITRE SEPTIEME

### DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

- Article 71 : Le présent Règlement Intérieur, opposable sans exception et en tous ses termes à l'ensemble des membres du M.A.C.B., et, selon les précisions énoncées, aux tiers du M.A.C.B., sera :
  - a) Disponible sur les terrains réservés aux activités pratiquées dans le cadre du M.A.C.B.
  - b) Diffusé auprès de chaque membre du M.A.C.B.
  - c) Déposé au Siège et à la Présidence du M.A.C.B.
  - d) Déposé au Siège de la Fédération Française d'Aéromodélisme.
- Article 72 : En cas de litige quant à la substance du présent Règlement Intérieur, seul le texte déposé au Siège du M.A.C.B fera foi.
- Article 73 : Le présent Règlement Intérieur pourra être modifié sur proposition du Comité Directeur, le cas échéant entérinée par un vote favorable de l'Assemblée Générale Ordinaire du M.A.C.B., ou le cas échéant et selon la même règle de vote, par un vote favorable d'une Assemblée Générale Extraordinaire spécialement constituée à cet effet.
- Article 74 : Le présent Règlement Intérieur entrera en vigueur dès le jour de son adoption, soit à l'issu d'un vote favorable dès la première Assemblée Générale Ordinaire du M.A.C.B., ou le cas échéant et selon la même règle de vote, par une Assemblée Générale Extraordinaire spécialement constituée à cet effet.

Le président du M.A.C.B.  
Nicolas CUNNAC



Le Secrétaire  
Jacques  
COQUEL

