

Sécurité et nuisances d'un terrain d'aéromodélisme

A- Sécurité du terrain

Un terrain d'aéromodélisme (voir schéma page 2) doit être divisé en différentes zones qui sont :

1- Une zone publique, ouverte à tous spectateurs, même non adhérents. Cette zone peut ne pas exister, mais une signalisation permanente doit alors le préciser, comme par exemple une pancarte «terrain privé - interdit au public».

2- Un parking véhicules, où public et modélistes arrêtent leur voiture. Le véhicule d'un pilote est toléré dans la zone 3 le temps nécessaire à charger ou décharger le matériel ; normalement, cette tolérance s'exerce avant le début de l'ensemble des vols, et après leur fin.

3- Une zone parking avions. C'est dans cette zone que les mécaniciens préparent les avions : montage du modèle, visites pré-vol, essais radio, mise en route des moteurs, visite après vol, ... C'est là également que se trouve le tableau de fréquences. A partir de cette zone, l'accès est réservé exclusivement aux membres du club à jour de leur cotisation : il faut donc prévoir une matérialisation (clôture, barrières,...) et une pancarte d'avertissement, du genre «zone réservée aux modélistes autorisés».

Un taxiway en herbe rase ou macadam permet d'aller aisément du parking à la piste et retour.

Le retour au parking doit se faire moteur calé ou avion porté.

4- Une piste. La piste sert exclusivement aux décollages et atterrissages. Son survol est interdit pendant les vols, sauf pour l'entraînement à l'atterrissage. Le pilote en action de décollage ou d'atterrissage se trouve au bord de cette piste. Il ne pénètre sur celle-ci (par exemple pour récupérer rapidement son appareil) qu'en prévenant le chef de piste et/ou les autres pilotes et en surveillant l'approche éventuelle d'un autre appareil. Il doit rejoindre la zone 5 (pilotes) dès que son modèle est en vol stable. Il ne reviendra en bord de piste que pour l'atterrissage, au début de la PTL, pendant le vent arrière.

La piste peut être en herbe rase, en macadam ou autre revêtement. Un rectangle de 25 mètres sur 9 mètres, dans le sens des vents dominants, suffit en général.

5- Une zone pilotes située en retrait de la piste. Tout pilote en train de piloter doit rejoindre cette zone, afin de pouvoir coordonner son vol avec les autres pilotes. Aucun non-pilote n'y est autorisé, sauf le chef de piste et, dans le cas d'une école de pilotage, l'élève (en retrait) en attente de son tour de vol.

6- Un axe d'évolutions. Cet axe est une ligne droite, si possible parallèle à la piste, si possible orientée dans l'axe du vent, et située à 100 mètres (ou plus) de la zone 1. C'est en survolant cet axe que sont exécutées les figures de voltige à destination du public (ou d'un jury).

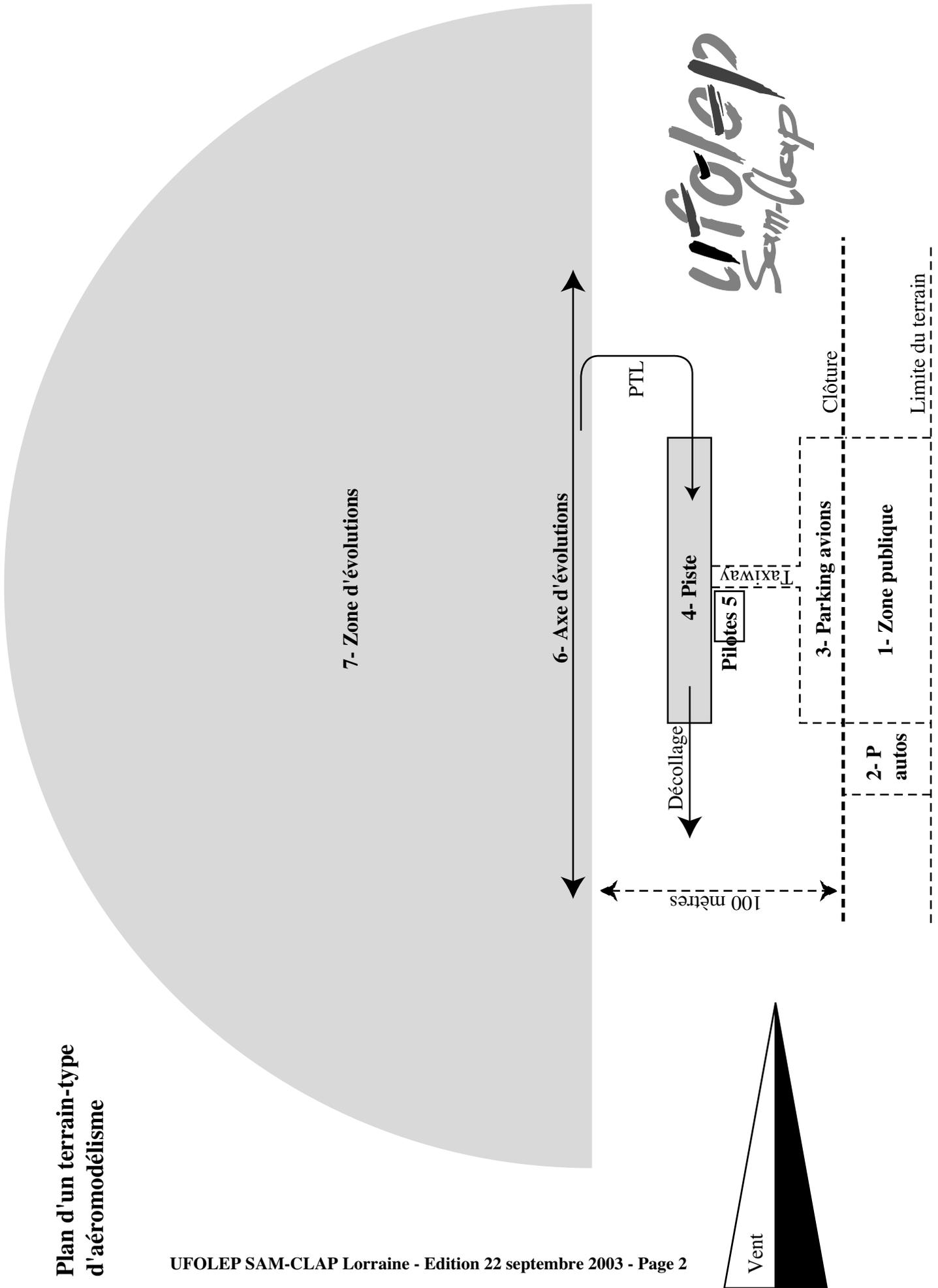
7- Une zone d'évolutions des aéromodèles. Cette zone représente l'espace aérien autorisé pour les évolutions libres. Elle se présente en général comme un demi-cône et intègre l'axe d'évolution. La piste peut en être exclue, car elle n'est utilisée que pour les décollages et atterrissages.

La réglementation aéronautique impose une distance de 100 mètres entre un aéromodèle en train d'évoluer et toute zone publique. Ceci implique que les zones 6 et 7 d'un terrain doivent se trouver à plus de 100 m (et c'est un minimum) de toute route, zone publique, parking et zone habitée (y compris jardins privés).

Si, par exemple, le vent dominant vient de l'Ouest, les décollages et atterrissages doivent s'accomplir dans le sens Est-Ouest. De plus, la zone d'évolution peut être décalée vers le vent dominant, afin de faciliter le retour au terrain d'un appareil moteur calé. Cette méthode, indispensable avec un planeur, est fortement recommandée avec un avion.

*Cela implique une procédure d'atterrissage genre P.T.L. (Prise de Terrain en L), qui fait partie du «B A BA» de notre **Ecole de Pilotage** (document de référence : l'Ecole de Pilotage, fiches L08 - en vente au CLAP 54 - Voir aussi <http://clap54.free.fr>).*

Plan d'un terrain-type d'aéromodélisme



B- Le Chef de piste

Le Chef de piste est chargé de la sécurité active du terrain. Ses principales tâches :

- vérifier la validité des licences et assurances des pilotes ;
- vérifier le bon usage des fréquences radio (pas d'allumage d'émetteur sans pince) ;
- imposer la direction des décollages et atterrissages (en fonction du vent) ;
- faire respecter l'accès aux différentes zones ;
- vérifier l'état des aéromodèles et des ensembles radio avant les vols et interdire de vol tout appareil qui semble dangereux ;

Nota émetteur et récepteur : Pas de piles, mais des accus. Pas de porte-piles, mais des accus soudés.

- interdire tout appareil sans pot d'échappement (silencieux) ;
- demander une modification d'un appareil trop bruyant (changement d'hélice, ...) ;
- définir les créneaux de vol (limiter le nombre, éviter les incompatibilités des types d'appareils, ...) ;
- faire respecter les consignes de vol, et en particulier, la zone de vol et les procédures de décollage et atterrissage.

Le Chef de piste est incontestable. Il peut prendre des sanctions (comme l'exclusion d'un pilote temporaire ... ou définitive, ...). Il peut se faire seconder.

C- Les nuisances sonores

Il n'existe aucune réglementation officielle à ce sujet dans la réglementation aéronautique. Cependant certains préfets ont réalisé un arrêté réglementant le bruit à destination des moteurs thermiques, comme les tondeuses à gazon. Un tribunal pourrait s'appuyer sur ces textes pour condamner un club trop bruyant.

Si un particulier porte plainte contre les nuisances sonores des aéromodèles, une simple enquête de gendarmerie auprès des riverains suffira à en prouver le bien-fondé. Il aura de fortes chances d'obtenir une condamnation du club qui, en plus des amendes éventuelles, peut aller jusqu'à l'interdiction d'utiliser le terrain.

Cependant, il existe plusieurs solutions permettant une cohabitation agréable, toutes dans le camp des modélistes :

- la pratique du planeur est évidemment la plus écologique ;
- l'avion à moteur(s) électrique(s) se développe de plus en plus avec les progrès des moteurs et de la capacité des batteries. Cette solution se développe beaucoup en région parisienne, où les espaces de vol sont forcément plus réduits qu'ailleurs. Mais le matériel est relativement cher ;
- un moteur équipé d'une hélice un peu plus grande et légèrement surpuissant tourne avec beaucoup moins de bruit qu'un petit moteur qui, lui, sera toujours à fond et émet un bruit aigu ... et vite insupportable ;
- le décalage de la zone d'évolutions en fonction de la direction du vent ;
- le respect par les pilotes de l'interdiction de survol des zones habitées et de leur environnement.

De plus, les prix des sonomètres ont énormément baissé. Cela peut être un investissement intéressant pour un club. *Normes sonores fixées par la Fédération Aéronautique Internationale : maximum de 96 dB(A) à 3 mètres du modèle gaz à fond.*

D- Gestion associative

La gestion d'un terrain de modélisme doit tenir compte des facteurs suivants :

- l'adhésion et la responsabilisation des modélistes à un projet de gestion du terrain tenant compte de la sécurité indispensable, et conscients des nuisances qu'ils peuvent causer aux riverains ;
- la prise en compte par l'association que, représentée par la personne physique de son Président, elle est civilement et pénalement responsable des actes de ses adhérents ;
- la réalisation par l'association, en collaboration avec des modélistes «responsables», d'un règlement d'utilisation du terrain qui prendra en compte les éléments cités ci-dessus, chaque modéliste devant le signer (un exemplaire doit être affiché en permanence sur le terrain - y ajouter les téléphones d'urgence) ;
- l'autorisation de voler seul (ailes vertes, bleues, ...) permet à un modéliste d'utiliser seul le terrain en entraînement.

Alain GLESS