



## ***Bois-Guillaume Rotor Club***

Association Loi 1901 / ROUEN

N° W763004819 du 01/09/2008

<http://www.bg-rotorclub.fr>

### **REGLEMENT INTERIEUR**

*Mise à jour octobre 2019*

#### *Préambule:*

*Le présent règlement est communiqué à chaque adhérent lors de son inscription. Il a, dès sa diffusion, force obligatoire à l'égard de tous les membres actifs de l'association, qui seront irréfragablement présumés en avoir eu connaissance.*

*Le Bureau Directeur est composé du président de l'association, du secrétaire, du trésorier.*

### **ARTICLE I – CONVENTIONS**

Le présent règlement définit les droits et obligations des membres du BG – Rotor Club et de toutes les personnes accédant à l'infrastructure de l'association, et est complémentaire au règlement général de la F.F.A.M. (Fédération Française d'AéroModélisme) à laquelle l'association BG – Rotor Club est affiliée.

L'association étant animée par un bureau de bénévoles, chaque membre est responsable de la bonne marche du club et met ses compétences au service des autres.

La pratique de cette activité devra se faire dans un esprit de courtoisie et de camaraderie pendant les entraînements, comme pendant les diverses manifestations et compétitions régionales ou nationales.

Toutes discussions ayant un caractère politique, confessionnel ou procédant de considérations philosophiques ou raciales, toutes consommations de l'alcool et de produits stupéfiants sont interdites au sein de l'association.

## **ARTICLE II – CONDITIONS GENERALES**

**1** - Seuls les membres détenteurs d'une licence fédérale, et à jour de leur cotisation club sont autorisés à utiliser régulièrement les terrains et les installations du club pour l'évolution de leurs modèles.

**2** - Les membres déjà inscrits en année « N » sont invités à renouveler leur cotisation pour l'année « N+1 » au plus tard au cours du dernier trimestre de l'année « N ». Le prorata temporis ne s'appliquera pas dans le cas contraire. En cas de force majeure (décès, mutation professionnelle, maladie, la cotisation partielle ou complète pourra être remboursée à l'adhérent ou à ses ayants droits.

**2-1** – Les membres qui n'auront pas réglé sa cotisation et le montant de sa licence dans le délai d'un mois après la date d'exigibilité fixés seront considérés de facto comme démissionnaires.

**3** - Les membres extérieurs au club, non licenciés au BG Rotor Club mais titulaires d'une licence fédérale annuelle délivrée par la F.F.A.M et en cours de validité sont exceptionnellement autorisés à voler au BG Rotor Club après en avoir fait la demande auprès d'un responsable du club.

**4** - Les débutants jeunes et adultes n'ayant pas acquitté de licence, sont autorisés à voler sur le terrain et en salle, une seule fois et sous la responsabilité d'un membre du club, après accord du Bureau Directeur. Au delà, les candidats à la poursuite de l'activité aéromodélisme sont aimablement invités à s'acquitter d'une cotisation club ainsi qu'une licence fédérale, par l'intermédiaire de l'association.

**5** - Afin d'éviter un surnombre de membres débutants qui ne permettrait pas d'assurer un bon encadrement, tout nouveau candidat dans cette situation devra être parrainé et pris en charge par un membre du club volontaire et défini.

**6** - La qualité de membre bienfaiteur s'acquiert par le paiement d'une cotisation annuelle, qui peut être rachetée par une cotisation unique, fixée par l'assemblée générale.

**7** - Le titre de « membre d'honneur » ou « ami de l'Association » est décerné par le bureau directeur aux personnalités qui ont rendu, ou peuvent rendre, des services exceptionnels à l'association. Ces personnalités n'ont pas le droit de vote aux assemblées mais n'ont qu'une voix consultative.

**8** - Un exemplaire d'adhésion au règlement de l'association B-G Rotor Club sera rempli et

dûment signé par chaque membre, précédé de la mention « lu et approuvé ».

**9** - Chaque membre de l'association se doit de posséder une ou plusieurs machines aux normes en vigueur de la F.F.A.M. (voir sur le site <http://www.ffam.asso.fr/>).

**10** - Les dégâts causés au matériel personnel ainsi qu'aux personnes non adhérentes à l'association, n'engagent en aucun cas la responsabilité de l'association.

**11** – L'utilisation des salles, du terrain de foot se fera en fonction de l'accord établi avec la municipalité Bois Guillaume.

**12** – Toute nouvelle machine doit avoir été testée et validée par le Bureau Directeur avant de pouvoir évoluer dans les salles et sur le terrain.

**13** – Pendant le temps d'activité, l'association est responsable des mineurs, de l'ouverture des salles et la fermeture des salles. La présence d'un représentant légal du mineur est obligatoire. L'association est en droit de refuser le mineur qui n'est pas systématiquement accompagné ou si les absences de son représentant légal sont fréquentes et régulières. Le Bureau Directeur pourra par conséquence appliquer les dispositions de l'article VIII du présent.

## **ARTICLE III – HORAIRES ET LIEUX DE VOL**

### **1 – LES HORAIRES**

Les horaires des séances sont annoncés sur le site internet du club : <http://www.bg-rotorclub.fr> et / ou par mail. D'une manière générale :

- la salle du Mont Fortin, rue Robert Pinchon à Bois Guillaume est ouverte le mercredi de 20h00 à 23h00.
- la salle Apollo, Rue Vittecoq à Bois Guillaume, les dimanches matin de 09h30 à 12h30, en fonction des disponibilités des membres de l'association.
- Le terrain, en fonction de la météo et sous réserve de l'autorisation expresse du propriétaire et du Bureau.
- Les changements de programme ou imprévus seront annoncés par email à chaque membre de l'association.

### **2 - UTILISATION DES SALLES :**

Lorsqu'il est affiché, il est impératif de prendre connaissance et de respecter le règlement intérieur de chaque salle. De même, il est vivement conseillé de prendre

connaissance du plan d'évacuation de la salle en cas d'urgence.

Les chaussures de ville sont strictement interdites à l'intérieure des salles et sur les aires de vol des machines.

Pour des raisons évidentes de sécurité, le pilotage des formats 450 en salle doit se limiter au vol stationnaire ainsi qu'aux translations à faible allure et ce uniquement quand l'espace aérien disponible le permet. Cependant, par dérogation express d'un membre du Bureau Directeur, les vols acrobatiques dits vols « 3D » pourront être autorisés à titre exceptionnel et sous certaines conditions qu'il conviendra de définir avant le vol.

Il est impératif pour chaque pilote de respecter sa zone de vol, sans empiéter sur celle des autres pilotes. Lors du vol stationnaire, il est vivement recommandé de maintenir sa machine à une distance d'au moins deux mètres de soi, et à une altitude différente de celle du visage.

En fonction de l'affluence des pilotes présents en salle un nombre maximum de 6 machines seront autorisées à voler. L'ordre de passage sera à la discrétion de chaque membre et toujours dans une entente cordiale.

Il est interdit de traverser la salle, même si aucun appareil n'est en vol. Seuls les pilotes sont autorisés à circuler sur les abords de la salle. Tout groupement doit se faire en dehors de la zone de préparation et de vol. Le format d'hélicoptère maximum autorisé en salle est le format 450. L'utilisation de toute machine d'un format supérieur est strictement interdite. Néanmoins, une autorisation exceptionnelle pourra être accordée par le Bureau Directeur aux les pilotes qui souhaitent régler les machines de classes supérieures si et seulement si toutes les pales sont retirées.

Un ou plusieurs membres volontaires seront nommés responsables pour les ouvertures et fermetures des salles ainsi que le matériel : les machines birotors, pas fixe, pas variables ordinateur portable pour la double commande, etc...).

Ils veilleront à l'application stricte de ces règlements et assureront le bon déroulement des séances.

En cas de problème, prévenir immédiatement le Bureau Directeur. Durant les vacances scolaires les salles restent fermées sauf accord exceptionnel de la municipalité de Bois Guillaume.

### **3 - LE TERRAIN D'EVOLUTION :**

Il n'est exclusivement accessible qu'aux seuls membres du club à compter de 10 heures le matin et jusqu'aux limites visuelles permettant le vol des machines en toute

sécurité. L'utilisation du terrain devra en outre s'effectuer dans le respect des règles de sécurité en vigueur. Les vols nocturnes ne sont autorisés qu'après l'accord du Bureau Directeur.

#### **4 - UTILISATION DU TERRAIN :**

Le Bureau Directeur décline toute responsabilité en ce qui concerne l'accès au terrain. La circulation des véhicules est limitée à l'accès au parking. Le stationnement des véhicules des pilotes devra se faire aux emplacements prévus.

Toute personne doit s'assurer qu'aucune machine ne survole l'accès au terrain.

Il est strictement interdit de faire décoller ou atterrir sa machine en dehors de la zone prévue à cet effet. Toutefois, il restera toléré, en accord avec les autres pilotes présents sur le terrain, de se « réserver » une zone suffisamment à l'écart des autres, pour procéder aux réglages ou autres vols stationnaires de vérification. Les vols se déroulent toujours un seul pilote à la fois. Pour les pilotes désirant pratiquer des vols à plusieurs, il est impératif de se mettre d'accord avant et de l'annoncer aux autres pilotes.

#### **5 – PROPRETE ET ENTRETIEN DU TERRAIN :**

A la fin de chaque séance tous les pilotes présents doivent veiller à la remise en place du matériel collectif et surtout ramasser tous les déchets.

Dans l'intérêt du club et pour le bien être de tous, tout membre pourra être sollicité pour participer au développement et à l'entretien du terrain.

#### **6 – RESPECT DES CULTURES ENVIRONNANTES :**

La récupération d'un modèle posé dans les récoltes avoisinantes devra être effectuée par un minimum de personnes et dans le plus grand respect de ces récoltes (utiliser les passages de roues pour se déplacer dans le champ). En cas de dommages importants aux récoltes, un rapport devra être fait au comité directeur qui effectuera les diligences nécessaires.

Les responsables des vols outdoors veilleront à l'application stricte de ces règlements et veilleront à l'ouverture et fermeture du terrain.

**Pour des raisons évidentes de sécurité, il est strictement interdit de venir voler seul sur le terrain et sur tout autre lieu, l'association décline toute responsabilité en cas de non respect du présent règlement.**

## **ARTICLE IV – LES MACHINES**

Le vol des appareils de catégorie A (voir annexe I) est libre bien que soumis aux prescriptions de sécurité de la F.F.A.M. appliquées par le club. Pour le vol des appareils de catégorie B (voir annexe I).

Le Bureau Directeur se réserve le droit de différer, jusqu'à la mise en conformité, le vol de tout appareil qui ne semblerait pas présenter des garanties suffisantes. Chaque pilote est personnellement et exclusivement responsable de son matériel et des conséquences qui peuvent découler de son utilisation.

Chaque télépilote a l'obligation de se conformer aux nouvelles réglementations concernant sa formation au télépilotage, qui peut être dispensée par l'association.

Chaque télépilote a l'obligation d'enregistrer ses machines de plus de 800 grammes.

Le Bureau peut demander à tout instant aux adhérents les certificats d'enregistrements des machines ainsi que l'attestation de suivi de formations.

L'utilisation des machines thermiques doit être conforme à l'arrêté préfectoral en vigueur. En général, les thermiques seront interdites les dimanches après 12h00 et les jours fériés.

**En aucun cas, ni l'association BG – Rotor Club, ni le propriétaire du terrain, ne sauraient être tenus pour responsable, même partiellement, lors de "crash", d'incident, d'accident matériel ou corporel.**

### **La loi sur l'utilisation des multirotors :**

Utilisés dans un cadre professionnel, de compétitions ou de loisir, les principaux textes législatifs et réglementaires régissant l'usage des multirotors sont :

- L'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent.
- L'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord modifié le 30 mars 2017.
- La loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils
- Le décret n° 2018-67 du 2 février 2018 relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.

## Les 10 règles d'usage d'un multicopters civil pour les particuliers

1. Éviter de survoler les personnes et les véhicules, le télépilote ne doit pas se trouver à bord d'un véhicule en déplacement.
2. Respecter les hauteurs maximales de vol : 50 m ou de 150 m en fonction des endroits, consulter [Géoportail](#) avant les vols.
3. Garder le multicopters à vue d'œil et ne pas l'utiliser la nuit même avec un dispositif lumineux.
4. Éviter de survoler un espace public en agglomération, sauf autorisation préfectorale, municipale.
5. Il est interdit de voler à proximité des aérodromes sans autorisation.
6. Il est interdit de survoler les sites sensibles ou protégés.
7. Respecter la vie privée d'autrui (il est interdit de filmer sans le consentement de la personne, Toute atteinte à l'intimité de la vie privée d'autrui est punie d'une peine de 1 an de prison et de 45 000 € d'amende (article L226-1 du Code pénal).
8. Il est interdit de diffuser les prises de vue sans l'accord des personnes concernées et d'en faire utilisation commerciale. Toute prise de vue et diffusion d'images ou de vidéo doit respecter la législation en vigueur, et notamment la loi du 6 janvier 1978 modifiée dite « Informatique et Libertés ». Si les prises de vue sont destinées à une **exploitation commerciale ou professionnelle**, il faut effectuer au préalable une demande d'autorisation de filmer avec un drone auprès de la DGAC, le télépilote doit surtout être déclaré en temps qu'exploitant de drones (et avoir effectué toutes les démarches qui en découlent).
9. il faut Vérifier dans quelles conditions le télépilote est assuré pour la pratique de l'aéromodélisme
10. En cas de doute, consulter le site web de la DGAC et sur celui de la FFAM (Fédération Française d'AéroModélisme).

### AUTRES LIENS UTILES :

- <https://www.ffam.asso.fr/fr/reglementation.html>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/24/DEVX1614320L/jo/texte>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/12/17/DEVA1528469A/jo>
- <https://alphantango.aviation-civile.gouv.fr/login.jsp>
- <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/modeles-reduits-et-drones-loisir>

## **ARTICLE V – LES FREQUENCES**

Les aéromodélistes sont tenus d'utiliser les fréquences autorisées : 26 Mhz, 27 Mhz, 41 Mhz, 72 Mhz et 2.4 Ghz Les pilotes ne possédant pas de radio 2.4 GHz sont priés de vérifier avant chaque mise en marche de leur émetteur qu'aucune autre personne sur l'aire de vol ne soit pas déjà en train d'utiliser la même fréquence qu'eux. Le nombre de personnes concernées étant assez réduit, le club ne dispose pas de tableau de fréquence. Il appartient donc à chaque membre concerné de veiller au bon fonctionnement de l'utilisation des plages de fréquence.

## **ARTICLE VI – LES MANIFESTATIONS**

La présentation de modèles lors de manifestations publiques est réservée aux pilotes ayant satisfait aux épreuves de la Qualification de Pilote de Démonstration (QPDD). Les pilotes non détenteurs de cette qualification pourraient y être autorisés par décision du président du club. Ce dernier pourra au préalable exiger le passage d'un vol d'évaluation ainsi qu'un examen technique du modèle.

## **ARTICLE VII – LA SECURITE – L'ASSURANCE**

### **1 - LA SECURITE**

Il appartient à chacun de veiller à la bonne application du règlement. Les pilotes présents se doivent d'avertir le Bureau Directeur de toutes difficultés survenant sur les aires de vol.

Un modèle en vol ou prêt au vol peut devenir un objet dangereux. Il appartient donc à son propriétaire de respecter les règles de sécurité élémentaires et de vérifier le parfait état et le fonctionnement correct de tous les dispositifs devant contribuer à assurer le déroulement normal de son vol. *(Voir annexe : les règles élémentaires de sécurité).*



## **2 – L’ASSURANCE**

Avec sa licence fédérale, le membre de l’association BG Rotor Club dispose d’une assurance responsabilité civile et individuelle accident dans le cadre de la police souscrite à cet effet par la fédération et que si le membre de l’association considère que les montants de garantie ne lui sont pas suffisants il peut souscrire une assurance complémentaire individuelle accident auprès de l’assureur de son choix.

### **ARTICLE VIII – LES DECISIONS – LES SANCTIONS**

Le Bureau Directeur se réserve le droit de modifier tout ou en partie le présent règlement.

Le présent règlement a été établi pour permettre un fonctionnement dans les meilleures conditions de sécurité, et la satisfaction du plus grand nombre.

Tout membre de l’association peut faire l’objet d’une ou plusieurs sanctions résultant de la maladresse, de l’inattention, de la négligence ou de l’imprudence. Les types de sanctions possibles sont : l’avertissement, la suspension, la radiation.

Préalablement à toute décision de sanction, le membre concerné sera invité à être entendu par le Bureau Directeur à une date et une heure qui lui seront indiquées par courrier recommandé avec accusé de réception, envoyé au minimum 15 jours avant le jour de la convocation. Le membre ou son défenseur, devra, lors de cette comparution, faire valoir verbalement l’ensemble de ses moyens de défense et présenter ses observations. La décision motivée sera rendue dans les 15 jours suivant la comparution, elle fera l’objet de l’envoi au membre d’un courrier recommandé avec accusé de réception et il n’existera aucun recours interne à son encontre et sans contrepartie. En cas d’urgence ou de contestation de l’existence de motifs graves, le Bureau Directeur pourra, dans l’attente tant de la comparution devant lui du membre que de la décision finale, prononcer, de manière non contradictoire, toutes mesures et / ou conservatoires.

## ANNEXE

### LES REGLES ELEMENTAIRES DE SECURITE (EXTRAIT FFAM)

#### 1 - Est formellement interdit d'utiliser :

- des hélices métalliques,
- des hélices à pales réparées,
- des moteurs fixés précairement,
- des lests ou charges métalliques sommairement fixés et susceptibles de s'éjecter fortuitement en vol,
- de manipuler sans précaution des carburants composés de produits toxiques ou réputés dangereux,
- des aéromodèles dont les caractéristiques ne seraient pas conformes à la réglementation en vigueur,
- des aéromodèles équipés d'un ou plusieurs moteurs dont la cylindrée totale excède la limite fixée par la réglementation en vigueur,
- de dispositif de commande non conformes aux règlements sportifs en vigueur ;

Sont en outre prohibés:

- le jet du dispositif de lancement des planeurs (treuil, renvoi, etc.) câble excepté,
- l'abandon sur le sol, en dehors d'une aire prévue à cet effet et dûment balisée, du câble de lancement après le largage d'un planeur : le câble doit être immédiatement récupéré ou embobiné,
- l'emploi de stations émettrices radioélectriques fonctionnant sur les fréquences utilisées pour le vol radiocommandé moins de 4 kilomètres d'un terrain où sont pratiquées des activités de vol radiocommandé.

#### 2 – Précautions à observer avant le vol.

Avant la mise en route d'un aéromodèle, son propriétaire est tenu de vérifier le parfait état et le fonctionnement correct de tous les dispositifs contribuant à assurer le déroulement normal d'un vol, notamment :

- la fréquence libre ou non.
- la tension des batteries de l'émetteur et propulsion sans les brancher.
- la fixation des différents éléments entre eux, (chapes, tringleries, charnières).
- les commandes,
- pour les aéromodèles de vol circulaire commandé, les liaisons existant entre l'aéromodèle et son pilote (câbles, attaches, etc.),
- pour les aéromodèles de vol radiocommandé, la qualité de la liaison radioélectrique, la portée, les accessoires mécaniques, électriques et électroniques, le potentiel des sources d'énergie électrique alimentant l'émetteur, le récepteur, et les servomécanismes. Il doit également s'assurer, que la mise en œuvre de son aéromodèle ne causera aucune gêne aux autres utilisateurs ou aux riverains du terrain ou de la plate-forme utilisée.

Sur la zone de vol :

- Vérifier l'inter idle up est bien sur OFF, l'inter coupure moteur est sur OFF.
- Vérifier que la manette des gaz est au minimum.
- Allumer la radio, enclencher le throttle hold si la radio est réglée pour.
- Brancher les batteries de propulsions. (être attentif à l'initialisation du contrôleur, gyro, etc.)
- Vérifier les déplacements du plateau cyclique et de l'anticouple.

Après atterrissage :

- Attendre l'arrêt complet du rotor principal.
- Enclencher la coupure moteur.
- Débrancher les batteries de propulsion, le récepteur, puis l'émetteur.
- Ne jamais laisser la machine et l'émetteur sous tension et sans surveillance.

### **3 – Le bruit**

Le bruit généré par les aéromodèles à moteur thermique ou réacteur peut être une nuisance très préjudiciable à l'aéromodélisme. La lutte contre ces nuisances s'inscrit dans les actions développées par la FFAM ; les efforts engagés doivent être poursuivis, même s'il peut être parfois considéré que les plaintes sont injustifiées.

### **4 - Catégories d'aéromodèles**

L'arrêté du 11 avril 2012 ( publié au JO du 10 mai 2012) couvre les aéronefs télépilotés (sans aucune personne à bord) et leurs conditions d'emploi. Les aéromodèles relèvent de cette définition.

#### **Aéromodèles de catégorie A**

Les aéromodèles motorisé ou non de masse maximale au décollage inférieure à 25 kilogrammes, ou pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kilogrammes, comportant un seul type de propulsion et respectant les limitations suivantes :

- Moteur thermique : cylindrée totale inférieure ou égale à 250 cm<sup>3</sup>.
- Moteur électrique : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW.
- Turbopropulseur : puissance totale inférieure ou égale à 15 kW.
- Réacteur : poussée totale inférieure ou égale à 30 daN avec un rapport poussée / poids sans carburant inférieur ou égal à 1,3.
- Air chaud : masse totale de gaz en bouteilles embarquées inférieure ou égale à 5 kg.

Les aéromodèles de catégorie A sont dispensés de document de navigabilité et autorisés à voler sans autre condition relative à son aptitude au vol.

Ceci ne dispense pas pour autant le constructeur d'un aéromodèle de catégorie A de le doter des dispositifs appropriés de sécurité en cas de perte de contrôle par brouillage, panne, etc. Par ailleurs, la détention d'une QPDD cohérente avec le type d'aéromodèle mis en œuvre est obligatoire pour tout pilote désirant faire évoluer un aéromodèle de catégorie A dans une manifestation avec présence possible de public autre qu'une compétition.

### **Aéromodèles de catégorie B**

Les aéromodèles de catégorie B sont autorisés à voler en France sous réserve qu'une autorisation de vol ait été délivrée par la direction générale de l'aviation civile. L'autorisation de vol est délivrée sans limite de durée. Elle précise l'identité du ou des opérateurs ayant réalisé la ou les démonstrations en vol pour l'aéronef présenté. Elle doit être pouvoir fournie à toute demande d'une autorité notamment lors à l'occasion d'une présentation publique d'aéromodèles.

L'autorisation de vol est délivrée lorsque l'aéronef répond au dossier technique établi par le postulant et accepté par la direction générale de l'aviation civile, et que le ou les opérateurs qui l'utilisent ont prouvé leur compétence lors d'une ou plusieurs démonstrations en vol adaptées au type de l'aéromodèle présenté (cf. appendice de l'annexe I de l'arrêté du 11 avril 2012)

Après vérification du dossier technique et dans un délai maximal d'un mois, une autorisation de vol provisoire valable trois mois renouvelable permettant uniquement au demandeur de préparer la démonstration en vol est délivrée. A la réception de l'autorisation de vol provisoire puis finale, le licencié devra en adresser une copie à la FFAM.

L'autorisation de vol finale est délivrée sans limite de durée. Elle reste valide tant que les conditions qui ont prévalu à sa délivrance restent valables et que l'attestation prévue ci-après a été établie.

Le bénéficiaire de l'autorisation de vol doit adresser chaque année à la direction générale de l'aviation civile une attestation établissant que l'aéronef reste conforme à son dossier technique. La première attestation est fournie au plus tard le dernier jour du douzième mois qui suit la délivrance de l'autorisation, puis chaque année au plus tard le dernier jour du douzième mois qui suit la date de la précédente attestation.

Toute modification ou reconstruction d'un aéronef ayant pour effet de le rendre non conforme à l'un des éléments de son dossier technique entraîne l'obligation pour le titulaire de l'autorisation de vol de déclarer cette modification ou cette reconstruction en vue de la délivrance d'une nouvelle autorisation de vol.

La demande de délivrance d'une autorisation de vol ainsi que l'attestation annuelle doivent être adressées à : Direction générale de l'aviation civile - Direction du contrôle et de la sécurité (DCS/NO/NAG) 50, rue Henry Farman - 75720 - Paris Cedex 15. Différentes informations et documents relatifs aux aéromodèles de catégorie B sont accessibles sur le site de l'IMAA (International Miniature Aircraft Association).

**En cas d'accident grave de la main :**

- prévenir les services d'urgence : SOS mains réimplantations,
- dans tous les cas, pas de garrot, main surélevée, pansement compressif,
- en cas de section complète :
- rassembler tous les fragments amputés,
- les mettre dans une compresse, dans un sac plastique,
- le tout posé sur un sac plastique contenant de la glace.

**Numéro utiles :**

**Urgences : 112 - Pompier : 18 - SAMU : 15 - Police : 17**

Garder le calme, transmettre les informations précises et attendre l'ordre de raccrocher.

Le Président de l'association BG Rotor Club