



REGLEMENT INTERIEUR

I. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. Préambule

L'Association dénommée **AERO-CLUB SUD ALSACE** est régie par la Loi 1908 et le Code Civil Local, par ses statuts et par le présent règlement intérieur. Il est applicable à tous les membres et leur est opposable.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association et consultable sur le site internet de l'Aéro-Club Sud Alsace.

De par son inscription au club, le membre déclare avoir pris connaissance du présent règlement intérieur et à s'y conformer.

Chaque membre devra aussi adhérer pleinement à la démarche du système de gestion de la sécurité au sein de l'Aéro-Club Sud Alsace. C'est un élément essentiel de la politique de sécurité des vols. Il existe un correspondant prévention/sécurité du club avec lequel chaque membre pourra prendre attache.

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant irréfragablement présumée leur être imputable.

1.2. Application

Le présent règlement intérieur ne pouvant envisager tous les cas particuliers, les membres sont tenus de prendre connaissance des consignes édictées en cours d'année et affichées sur le panneau prévue à cet effet.

1.3. Esprit associatif

Le Club est une association de bonne volonté. Chacun doit se sentir concerné par la vie du club et participer au développement de son activité et s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente.

Il se doit de contribuer au meilleur fonctionnement de l'association, utiliser au mieux et ménager au maximum le matériel mis à sa disposition. Son adhésion permet à chaque membre de l'aéro-club de disposer d'un énorme capital en installations, en moyens et en matériel volant.

Chaque membre peut exprimer son avis lors de l'assemblée générale. En cours d'exercice, il peut saisir le président de toutes questions, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre du Comité Directeur. Après examen, ledit comité pourra demander à l'entendre au cours d'une de ses réunions. En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions finalement prises.

Enfin chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.

1.4. Structure générale

De par ses statuts, l'assemblée générale confie l'administration de l'association au Comité Directeur élu pour une durée de 4 ans. L'assemblée générale désigne une commission de contrôle (aux comptes) composée de vérificateurs aux comptes (un titulaire et un suppléant).

1.5. Commissions

Il est créé une commission de discipline consultative nommée par le Comité Directeur. Cette commission de discipline est chargée d'examiner les cas d'infraction aux règlements et de proposer les mesures adéquates au Comité Directeur. Les règlements concernés sont :

- le règlement de la circulation aérienne
- les consignes de circulation d'aérodrome
- les consignes d'utilisation du matériel
- l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim.
- la Charte de Qualité de l'Environnement de l'Aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Toutes autres commissions pourront être créées sur décision du Comité Directeur.

1.6. Obligation générale de l'Association et de ses membres

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'il le désire, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyens et diligence.

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'association responsable des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de 10 fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef.

Par exception au précédant alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causée à leur instigation
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage, d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessus des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure
- dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'empire d'un état alcoolique ou de drogues.

II. LE PERSONNEL

2.1. Dispositions générales

Le personnel bénévole comprend :

- les instructeurs
- le référant en charge du suivi technique des avions et du respect des différentes visites obligatoires. Ces visites sont effectuées par un atelier d'entretien agréé.

Les personnes ci-dessus désignées ne peuvent recevoir d'instruction quelconque que de la part du président ou, à défaut, de son délégué. Elles sont responsables devant le président de leur propre activité et de celle de la ou (des) personne (s) qui est (sont) éventuellement placée (s) sous leur autorité hiérarchique.

2.2. Les instructeurs

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier les opportunités de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

2.3. Le référant

Le référant est chargé du maintien de la navigabilité des aéronefs et du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation en vigueur. Il assure la tenue à jour des documents "avions" et de la documentation technique.

Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation et en prévient les membres.

III. LES PILOTES

3.1. Participants

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations club et fédérale (FFA).

En application de l'article 2.2 « Les Instructeurs », l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation en vigueur.

Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques et médicale.

3.2. Contrôle en vol et entraînement des pilotes

Le contrôle en vol a pour but d'évaluer les compétences théoriques et pratiques de l'ensemble des pilotes du club et de vérifier le maintien de leur aptitude à entreprendre en sécurité les vols correspondants à leur qualification.

Pour utiliser un appareil, tout pilote devra justifier d'au moins un vol sur cet appareil au sein du club, au cours des deux derniers mois. Dans le cas contraire le pilote concerné devra obligatoirement effectuer un vol de contrôle avec un instructeur.

De plus, la réglementation impose d'avoir effectué en tant que commandant de bord trois décollages et trois atterrissages au cours des trois derniers mois pour transporter des passagers.

Chaque pilote devra effectuer un vol de contrôle tous les 12 mois avec un instructeur. Ce vol pourra être groupé avec le vol de contrôle en vue de la prorogation de la licence. Cette obligation sera également appliquée au pilote titulaire du seul brevet de base.

Pour la sécurité de tous, chaque pilote devra effectuer un minimum de 6 heures de vol par an. Les pilotes n'effectuant pas ce minimum devront effectuer un vol de contrôle avec un instructeur avion avant tout nouveau vol.

En cas de manquement avéré à la Charte de Qualité de l'Environnement de l'Aérodrome de Mulhouse-Habsheim par un pilote du club, suite à une analyse de "la fiche de réclamation incident" qui le mettrait en cause sans ambiguïté, le pilote aura l'obligation de faire 30 minutes de double commande avec un instructeur habilité afin de revoir les conditions spécifiques d'approche, de hauteur de survol et de circuit de piste spécifique à la plateforme de Mulhouse-Habsheim et notamment les règles de bon usage liées à la charte. En cas de récidive du même pilote, un conseil de discipline pourra être convoqué par le Comité Directeur afin d'étudier une éventuelle sanction.

3.3. Déroulement des vols

Les pilotes doivent respecter les règlements du Code de l'Aviation Civile et les textes qui en découlent. Ils doivent également conduire leur vol de manière à induire le minimum de nuisance à l'égard des riverains, chaque fois que la sécurité le permet. Ils veilleront au respect strict de la Charte de Qualité de l'Environnement de l'Aérodrome de Mulhouse-Habsheim.

Toute faute grossière ou inobservation de ces consignes par un pilote l'amènera à comparaître devant la commission de discipline du club.

Tout accident dû à une indiscipline caractérisée ou conséquence d'un risque volontairement bravé pourra entraîner une participation pécuniaire du pilote responsable pour tout ou en partie de la réparation et ce à concurrence du montant d'une franchise définie par le contrat d'assurance souscrit par le club à cet effet.

Le temps de vol est enregistré par des compteurs à bord.

Extrait de l'arrêté du 31.07.1981 : *“le temps de vol est le total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage, jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol”*

Avant d'utiliser un appareil le pilote devra s'assurer que l'avion est en situation de vol – documents à l'intérieur du carnet de route – et qu'il pourra effectuer son vol en toute sécurité (devis de masse et de centrage, calcul des distances de décollages et d'atterrissage, analyse météorologique, notams).

Les quantités de carburant et lubrifiant devront être déterminées conformément à la réglementation avant de partir en vol. En aucun cas le vol ne pourra débuter si le carburant à bord de l'appareil est inférieur à la quantité minimum réglementaire calculée précédemment.

Le matériel aéronautique étant particulièrement coûteux, la plus grande prudence est demandée au pilote qui doit s'appliquer à réduire l'usure en respectant strictement les consignes d'utilisation données par le manuel de vol ou par voie d'affichage ; éviter notamment les freinages forts et brutaux, les réductions rapides de gaz lors des encadrements moteur réduit.

Chaque pilote devra respecter les consignes afférentes à chaque type d'avion en ce qui concerne les vitesses d'utilisation et de rotation du moteur, le temps de chauffe et les essais imposés.

Il devra se conformer strictement aux procédures en vigueur et de ne pas engager de vol si une anomalie quelconque a été constatée lors des actions avant le vol.

Chaque pilote devra ranger avec soin l'avion à l'emplacement qui lui est réservé dans le hangar, caches pitots en place et verrière fermée. Un nettoyage de la verrière, de l'hélice et des bords d'attaque de l'aile sera également effectué si nécessaire après chaque vol.

L'avitaillement en essence sera effectué avec toute la prudence nécessaire. Le nombre de litres d'essence rajouté sera porté sur le carnet de route de l'avion avec la mention « Plein complet » si cela est le cas.

3.4. Réservations

Les pilotes réserveront les avions selon leurs besoins et les disponibilités sur le site internet de l'Aéro-Club Sud Alsace <http://www.aeroclub-sudalsace.org>

Les réservations pour les vols locaux se font par heure entière. Pour un vol local, lors d'une réservation non honorée, après 15 minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre.

En cas de désistement qui devra être signalé dans un délai raisonnable, le nom du pilote devra rester lisible sur le planning.

Quelles que soient les conditions d'indisponibilités, le pilote ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Avant de partir en navigation tout pilote doit indiquer au club sa destination projetée. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club.

En voyage, un pilote est tenu de voler deux heures par jour au moins et trois heures des dimanches et jours fériés légaux. Dans ce cas, le pilote assume totalement la responsabilité de l'avion (pilotage, gardiennage, avitaillement, contrôle, entretien courant, paiement des taxes et des redevances aéroportuaires).

Les frais d'essence, d'entretien et de réparations éventuelles seront remboursés au moment du paiement des heures de vol.

Les réparations importantes ne peuvent être entreprises sans l'accord du club. Les membres sont financièrement responsables du rapatriement de l'avion sauf cas de force majeure.

Il est interdit aux pilotes d'avions privés d'emmener des passagers payants.

Les sorties du club sont prioritaires sur tous les vols quelle que soit la date de réservation et la mise en place de la sortie du club.

Ils renoncent, de par leur adhésion au club, à tout recours contre l'aéro-club ainsi que contre les autres membres du fait des accidents dont ils seraient victimes en tant qu'utilisateur des appareils du club.

3.5. École de pilotage

En complément d'une activité de construction et de restauration d'aéronefs, l'Aéro-club Sud Alsace a pour vocation la formation de pilotes privés.

Dès l'adhésion au club, l'utilisateur de l'école de pilotage et de son infrastructure est à sa disposition.

Pour tout vol en école est prévu un supplément au tarif horaire en vigueur.

L'Aéro-Club Sud Alsace s'engage à mener à son terme la progression préparant à l'examen pratique du brevet ou de la qualification recherchée.

L'Aéro-Club Sud Alsace ne présentera un stagiaire au test final que lorsqu'il aura prouvé son aptitude à se présenter avec de réelles chances de succès. L'instructeur assure le suivi administratif du dossier de l'élève pilote.

En accord avec l'article 2.2, les membres actifs du club peuvent voler en double commande avec les instructeurs du club sur un avion ne leurs appartenant pas, s'ils justifient de la propriété ou du droit d'usage de cet avion, de la validité des documents de bord, ainsi que d'une assurance pour ce type de vol.

3.6. Contrôle des vols

Après chaque vol les pilotes signaleront au référant toutes les anomalies, mauvais fonctionnements ou pannes survenues dans le déroulement du vol en le mentionnant sur le document prévu à cet effet, ainsi que sur le carnet de route.

3.7. Cotisation, licence et tarif horaire

Le paiement de la cotisation annuelle est une condition nécessaire à la qualité de membre actif et au droit d'utilisation des avions de l'aéro-club. La cotisation est renouvelable annuellement et payable en une seule fois dans le délai prévu par les Statuts. Durant ce délai, la qualité de membre reste présumée, avec droit d'accès aux locaux, mais sans droit d'usage des avions tant que la cotisation n'est pas acquittée. En conséquence aucun vol au titre de membre ne peut être effectué avant la régularisation effective de la cotisation.

La cotisation part du 1er janvier au 31 décembre. Lorsqu'un membre adhère dans le courant de l'année, la cotisation restera la même que celle définie le 1er janvier, pour être valable jusqu'au 31 décembre.

Toutefois un membre adhérent durant le dernier trimestre de l'année en cours payera sa cotisation annuelle et celle-ci sera valable pour l'année suivante.

L'absence ou la péremption de la licence Fédération Française Aéronautique interdit toute réservation et tout vol. Cette licence devra impérativement être renouvelée avant le 1^{er} vol de l'année en cours.

Le prix de l'heure de vol est fixé par le Comité Directeur en fonction des coûts d'acquisition et d'entretien du matériel, des frais administratifs, et de la consommation des avions.

3.8. Le paiement des vols

Tout membre actif sera titulaire d'un compte géré par le trésorier. Les vols effectués seront débités sur ce compte en fonction des indications portées sur le carnet de route de l'avion par le commandant de bord.

Le trésorier pourra rectifier ces indications en cas d'erreur manifeste ou de non correspondance avec le compteur horaire de l'avion.

Le pilote est responsable de l'exactitude des informations portées dans le carnet de route. Toute fraude est passible du Conseil de discipline.

Il est demandé aux membres actifs d'avoir un compte, obligatoirement créditeur. C'est le commandant de bord, ou l'élève pilote pour les vols d'instruction, qui est responsable du règlement. Chaque membre doit tenir son compte en équilibre. Tout compte négatif est immédiatement exigible sans que le trésorier soit tenu d'en requérir le paiement par écrit. Le membre a droit à la communication de la situation de son compte sur simple demande au Trésorier.

3.9. Vols à frais partagés

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéro-club ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris. *(En aucun cas, les frais ne doivent comporter par exemple : le coût de la licence fédérale, celle de pilote privé (PPL), de la visite médicale du pilote, de l'assurance du pilote (dommages corporels)...) .*

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou règlementaires ne sont pas réunies.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

4.0. Coavionnage

En revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais réalisés par l'intermédiaires ou aux moyens de sites Internet ouvert au grand public.

IV. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

4.1 .Vols d'initiation

Article D510-7 Code de l'Aviation Civile

(Inséré par Décret n° 98-884 du 28 septembre 1998 art. 1 Journal Officiel du 3 octobre 1998)

Afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéroclub peut faire effectuer, en avion ou en hélicoptère, par des membres bénévoles, des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après.

Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

L'aéroclub doit être un aéroclub agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Il doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers, n'effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux et limiter cette activité à moins de 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile, les heures effectuées en vol local dans le cadre de manifestations aériennes étant non comprises dans ce décompte.

Les aéronefs utilisés ne peuvent être que ceux habituellement exploités par l'aéroclub.

Le pilote membre de l'aéroclub est autorisé à effectuer des vols locaux par le président de l'aéroclub. Il doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote privé avion ou hélicoptère et, dans ce dernier cas, totaliser deux cents heures de vol au titre de la licence détenue, dont trente heures dans les douze derniers mois. Il doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale délivré depuis moins d'un an.

L'aéro-club est seul habilité à organiser des vols à titre onéreux à l'attention du public, sous forme de vols d'initiation au sens de l'article D 510-7 du Code de l'Aviation Civile. Les pilotes répondant aux conditions requises pour les vols d'initiation sont agréés au préalable par le Président de l'association.

Les pilotes membres du club et titulaire de la licence de pilote privée ont toute latitude pour organiser sous leur responsabilité le transport aérien bénévole de passager à titre amical. Le partage du prix du vol au prorata des occupants, pilote compris, est assimilé au transport bénévole. Cependant l'appel au public avec ou sans tarif préétabli sera présumé être, sauf preuve contraire, de l'activité de vol à titre onéreux.

Le pilote qui effectue sans agrément des vols d'initiation à titre onéreux engage sans son accord la responsabilité de l'association et commet une faute de nature à justifier une interdiction de vol, voire une exclusion en cas de récidive.

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités particulières (vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, etc...) les pilotes nominativement désignés.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

V. PROCEDURE D'EXCLUSION

En application de l'article 7 des statuts, il est convenu que :

Le membre dont la radiation est envisagée doit être mis à même avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion,
- indiquer la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- préciser devant quelle instance (comité directeur ou commission) elle aura lieu,
- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance de radiation est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation.

Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix.

VI. DIVERS

6.1. Responsabilité et assurances

L'Aéro-Club Sud Alsace, étant locataire des emplacements pour ses deux avions auprès du Syndicat Mixte de l'Aérodrome de Mulhouse-Habsheim, il ne pourra en aucun cas être responsable des autres aéronefs stationnés dans le même hangar.

Le club dégage toute responsabilité quant aux incidents pouvant survenir aux appareils stationnés dans les hangars qu'il occupe. Il incombe aux propriétaires indépendants de souscrire une assurance dommage.

Les propriétaires s'engagent à remettre en place avec le plus grand soin et la plus grande attention les avions qu'ils seraient amenés à déplacer et à refermer le hangar à clé ou avec son code d'accès après leur retour.

L'Aéro-Club Sud Alsace est assuré contre tous dommages causés aux tiers par ses adhérents à l'occasion de ses activités normale et régulière.

Il est formellement interdit de fumer dans les locaux, dans le hangar où sont stationnées les avions ainsi qu'à proximité de ce dernier.

6.2. Accès aux locaux

Le prêt des clefs ou la communication du code d'accès aux installations du club présente un caractère personnel et confidentiel. Le membre bénéficiaire ne pourra en aucun cas les transmettre à toute autre personne. A tout moment le Président ou son délégué pourra exiger qu'un membre restitue sa clé ou son code d'accès.

6.3. Modification du règlement intérieur

Le Comité Directeur pourra modifier à tout moment le présent règlement intérieur. Mais les nouvelles dispositions ne seront applicables qu'après approbation par la prochaine assemblée générale.

Le règlement intérieur a été approuvé lors de l'Assemblée Générale Ordinaire du 19 mars 2016

Le Comité Directeur est chargé de l'application du présent règlement intérieur.

Fait à Rixheim, le 19 mars 2016

Le Président

Le Secrétaire Général

La Secrétaire Adjointe

René GRAF

Yves LINDER

Jeanne LE BOUAR