



300, Rue Maurice Delpouys
82000 MONTAUBAN
Tél. : 05.63.66.47.44

REGLEMENT INTERIEUR

ARTICLE 1 - PREAMBULE

Les règles auxquelles doivent se soumettre les membres de l'AÉRO-CLUB MONTALBANAIS sont dictées par quatre impératifs : les intérêts du Club, le respect du droit des autres, la sécurité, le soin à accorder au matériel.

Par son adhésion, chaque membre actif dispose d'un important capital en installations et matériel volant appartenant à tous et placé sous la sauvegarde de tous. Tous les membres doivent donc s'efforcer de constituer une équipe où chacun, pleinement conscient de ses responsabilités, contribue, dans la mesure de ses capacités, à obtenir un meilleur fonctionnement de l'Association.

ARTICLE 2 - BUT DU REGLEMENT INTERIEUR

Le règlement intérieur de l'AÉRO-CLUB MONTALBANAIS s'impose à tous ses membres, sans distinction, sous peine d'exclusion.

Il a pour objet :

- a)** de fixer divers points non précisés par les statuts ayant trait à l'administration ou à la discipline, à l'intérieur de l'Association ;
- b)** de définir certaines règles nécessaires au fonctionnement de l'AÉRO-CLUB ;
- c)** de maintenir l'esprit qui a présidé à la création de l'Association.

ARTICLE 3 - PARTICIPATION DES MEMBRES

Afin d'aider à maintenir les objectifs statutaires et financiers de l'AÉRO-CLUB, il est demandé à chaque membre une participation active à toutes les tâches annexes (petit entretien mécanique, nettoyage des avions, manutention, rangement, entretien de l'infrastructure, pleins de carburant, entrées et sorties des avions, tâches administratives, accueil des visiteurs et renseignement des futurs inscrits, etc, avec zèle et bonne volonté.

ARTICLE 4 - ADMISSION

L'admission d'un membre remplissant les conditions prévues à l'article 7 des statuts devient effective à l'issue d'une période de six mois, sauf avis contraire du Conseil d'Administration.

ARTICLE 5 - ASSEMBLEES GENERALES - MEMBRES ELIGIBLES

Peut être éligible tout membre actif agréé comme tel suivant l'article 6 des statuts et comptant au moins 12 mois de présence dans l'Association.

Ne doivent être candidats aux élections que les membres fermement décidés à se dévouer à leur tâche et assurés de disposer du temps nécessaire pour s'y consacrer.

ARTICLE 6 - POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans le cadre de ses pouvoirs statutaires, le Conseil d'Administration est habilité à :

a) fixer le montant de la cotisation et le prix de l'heure de vol des différents appareils du Club ;

b) décider du choix, du renouvellement et de toute modification du parc aérien ;

c) décider de l'autorisation de stationnement permanent d'un appareil dans les installations que gère le Club, dans la mesure des places disponibles. Un propriétaire d'aéronef ne pourra demander à stationner son appareil dans les hangars qu'à la condition d'être membre du Club et de s'engager à payer sa quote-part d'assurances et de frais. Les demandes d'autorisation présentées par les propriétaires, constructeurs ou non, le seront au plus tôt un an avant la date estimée de parcage. Ces demandes prennent rang sur une liste d'attente. L'AERO-CLUB MONTALBANAIS se réserve le droit de récupérer les places de stationnement qui lui seraient nécessaires en fonction de ses besoins ; à cet effet il prévient les propriétaires entrés en dernier, au plus tard un mois à l'avance; les propriétaires évincés ont la faculté de prendre place aux premiers rangs de la liste d'attente, dans l'ordre d'éviction.

d) apporter si nécessaire des modifications au présent règlement intérieur. Ces modifications, applicables immédiatement, demeurent provisoires jusqu'à la prochaine Assemblée Générale à laquelle elles doivent obligatoirement être soumises ;

e) coopter tout membre, s'il le juge utile, à titre consultatif et sans droit de vote.

ARTICLE 7 - POUVOIRS DU BUREAU

Par délégation du Conseil d'Administration, le Bureau est habilité à :

a) vérifier les demandes d'adhésion et, en cas de litige, les soumettre au Conseil d'Administration ;

b) établir, sur proposition du Chef-Pilote, la liste des pilotes autorisés à voler seuls en l'absence d'un responsable des vols, ainsi que les types d'avions sur lesquels ils sont habilités ;

c) établir en accord avec le Chef-Pilote, la liste des Administrateurs capables de s'assurer que les pilotes utilisent bien les avions pour lesquels ils sont qualifiés et dans les conditions définies par le C.A. ;

d) adopter toutes règles, consignes relatives à l'administration, à l'emploi du matériel, à la sécurité et à la discipline ;

e) d'une façon générale, prendre toute décision nécessaire au fonctionnement de l'AERO-CLUB.

D'éventuelles consignes particulières (du Président, des Vice-Présidents, du Chef-Pilote instructeur ou d'un membre qualifié par ses fonctions au sein du C.A.) seront obligatoirement affichées dans un endroit accessible à tous les membres. Elles devront être respectées par les membres au même titre que les Statuts et le Règlement Intérieur auxquels elles s'ajoutent.

ARTICLE 8 - COTISATIONS

Le paiement de la cotisation, dont le montant est fixé chaque année par le Conseil d'Administration, donne droit à participer à toutes les activités de l'Association.

Le paiement de la cotisation est exigible dès le 1^o JANVIER et est valable jusqu'au 31 DECEMBRE. Toutefois, pour toute nouvelle adhésion à partir du 1^o OCTOBRE, la cotisation comptera pour l'année suivante.

ARTICLE 9 - MEMBRES TEMPORAIRES

Toute personne séjournant dans la région d'une manière provisoire (vacances, stages, etc) et pour moins de trois mois, désireuse d'adhérer à notre Association, a le choix entre :

a) soit acquitter la cotisation et devenir ainsi membre actif du Club ;

b) soit acquitter une cotisation mensuelle et payer les heures de vol avec un supplément (déterminé par le Conseil d'Administration). Cette option ne permet pas de devenir membre actif de l'Association.

ARTICLE 10 - TARIFS

Les redevances de vol sont fixées par le C.A..

Les barèmes sont affichés dans le bureau des pilotes.

Les cotisations et les barèmes de redevance des heures de vol peuvent être modifiés à tout moment par le C.A. suivant les fluctuations des prix de revient. Les modifications sont indiquées par une note du Conseil d'Administration.

ARTICLE 11 - PAIEMENT DES HEURES DE VOLS ET DES DETTES

Chaque membre est tenu de régler immédiatement toutes les dépenses qu'il engage (heures de vol, cartes de vols, livres, documents, taxes d'atterrissages,...).

Chaque membre du Club doit avoir un compte ouvert à l'AERO-CLUB, par le versement d'une somme, au titre d'"avance". Les dépenses qu'il engage peuvent alors être imputées sur ce compte, qu'il conviendra d'alimenter régulièrement.

ARTICLE 12 - INCIDENTS DE PAIEMENT - RETARDS - OMISSIONS

a) Si toutefois, par omission, une dépense n'est pas réglée de suite, l'intéressé devra régulariser sa situation au plus tôt. Du respect de cette règle dépend la bonne marche de l'AERO-CLUB.

b) Les membres de l'AERO-CLUB ne doivent contracter aucune dette envers lui. Toute somme due et non payée, dans un délai de 1 mois, entraîne automatiquement, après avertissement, l'arrêt de l'autorisation de participer à toutes les activités de l'AERO-CLUB, jusqu'à la régularisation de la situation.

c) La radiation pourra être prononcée par le C.A. avisé par le Trésorier ou le Président, en cas de recouvrement long et difficile, révélateur d'une mauvaise volonté, d'un manque d'intérêt ou de difficultés particulières. Toute radiation n'exonère pas un membre débiteur de la régularisation de son compte .

d) Le C.A. se réserve le droit de radier un membre qui ne se serait pas acquitté régulièrement de ses dettes auprès de l'Association.

ARTICLE 13 - FRAUDES

Tout membre qui se serait rendu coupable de tentative de fraude, notamment dans les décomptes de temps de vol, ainsi que de dissimulations ayant pour but de frustrer l'Association des sommes qui lui reviennent, sera passible de la radiation d'office, ceci n'excluant pas les éventuelles poursuites judiciaires dont il serait passible.

ARTICLE 14 - ROLE DU CHEF-PILOTE-INSTRUCTEUR ET DE SES ADJOINTS

Le Chef-Pilote est le responsable des vols, de la sécurité et de la formation aéronautique.

Les Instructeurs (le Chef-Pilote et ses adjoints) sont chargés de :

a) assurer l'instruction ;

b) faire observer la discipline au sol et en vol ;

c) veiller au maintien des avions en bon état de vol et signaler les anomalies au Mécanicien.

d) veiller à l'état d'entraînement des pilotes ;

e) s'assurer que les pilotes utilisent bien les avions pour lesquels ils sont qualifiés et dans les conditions définies par le C.A. ;

f) recueillir les observations des pilotes sur l'état du matériel, ainsi que sur tous les faits intéressant la navigation ou la circulation aérienne.

ARTICLE 15 - LES PILOTES

Pour être autorisé à piloter les avions du CLUB, même pour des vols locaux, il faut :

a) être membre actif de l'AERO-CLUB, à jour de sa cotisation et posséder la carte fédérale F.N.A. (voir article 9 du R.I. pour les membres temporaires) ;

b) être titulaire du Brevet de Pilote Privé Avion et posséder une licence validée, ou, pour les élèves-pilotes, la carte de Stagiaire ou le Brevet de Base en état de validité ;

c) avoir intégralement réglé tous les vols antérieurs et être en règle avec l'Association sur le plan financier ;

d) avoir l'autorisation d'un Instructeur de l'AERO-CLUB, ou d'un Administrateur ayant reçu délégation. Cette autorisation est accordée pour chaque type d'avion, aux pilotes entraînés et reconnus aptes après un ou plusieurs vols en double commande avec un Instructeur.

Par ailleurs :

e) le pilote est responsable du renouvellement de sa licence et de la tenue à jour de son carnet de vol. A chaque renouvellement, il doit solliciter et contrôler la mise à jour de sa fiche au planning ;

f) les élèves-pilotes ne peuvent voler seuls que si un Instructeur présent sur le terrain leur en donne l'autorisation ;

g) les membres qui veulent voler prennent rendez-vous en se marquant sur les carnets appropriés, cependant toute absence non excusée 24 heures à l'avance sera redevable d'une pénalisation correspondant à une heure de montage au tarif en vigueur ;

h) en toutes circonstances, les instructeurs ont qualité, s'ils le jugent utile, de faire voler en double commande, un pilote, à titre de contrôle. En outre, le Chef-Pilote pourra décider d'un contrôle annuel, effectué de préférence au moment du renouvellement de la licence. Mention en sera portée sur le registre des vols et sur le carnet de vol du pilote ;

i) tout pilote n'ayant pas volé depuis plus de 2 mois sur un avion très précisément désigné, doit en informer impérativement un Instructeur et se soumettre éventuellement à un vol de contrôle sur cet avion.

j) tout pilote ayant conscience ou connaissance d'une quelconque déficience physique ou mentale, relevant de maladie, ayant subi une intervention chirurgicale ou ayant été victime d'un accident, a le devoir d'en informer le Chef-Pilote et de s'abstenir de voler tant qu'une nouvelle visite médicale n'a pas reconnu son aptitude ;

k) dans le but d'améliorer la sécurité, qui est fonction de l'entraînement, chaque pilote devra s'efforcer, suivant ses possibilités, d'effectuer un minimum de 12 heures de vol dans l'année comme "Commandant de bord". En dessous de 2 vols par mois, un pilote ne peut pas être considéré comme entraîné.

l) tous les pilotes doivent de conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne et aux consignes techniques particulières. Ils font leur affaire personnelle de consulter tous documents nécessaires.

m) les membres actifs doivent remplir tous les documents dès leur retour de vol : carnet d'horamètre, feuille des vols journaliers, carnet de route de l'avion utilisé, carnet de vol personnel, et tout document qui deviendrait obligatoire. Ils sont responsables des indications ainsi transcrites.

ARTICLE 16 - SECURITE ET EXECUTION DES VOLS

Les pilotes doivent en tout temps se conformer aux règlements de la circulation aérienne et aux consignes des Instructeurs, du Président ou du Conseil d'Administration.

La plus grande prudence est recommandée.

Sont notamment interdits à TOUS et PARTOUT :

a) toute manoeuvre de voltige ou acrobatie aérienne quel que soit le type d'appareil utilisé (sauf exercice suivi ou commandé par un Instructeur) ;

b) tout vol rasant (exclusion immédiate). Les vols locaux auront OBLIGATOIREMENT lieu à une hauteur minimale de 150 m (500 pieds) ;

c) le dernier virage ne sera jamais effectué à une hauteur inférieure à 100 m (300 pieds) Q.F.E., sauf exercice suivi ou commandé par un Instructeur ;

d) tout décollage avec virage à moins de 100 mètres (300 pieds) Q.F.E. (sauf consignes particulières) ;

e) tout vol en I.M.C. sans qualification I.F.R. et/ou sur un avion non classé I.F.R. ;

f) tout décollage et atterrissage par vent de travers supérieur à la limite autorisée (cf Manuel de Vol) ;

g) tout vol pour lequel la charge et/ou le centrage n'ont pas été vérifiés et/ou ne sont pas conformes au Manuel de Vol.

En aucun cas, la participation des avions de l'AERO-CLUB à des rallyes ou des épreuves de caractère sportif ne pourra être envisagée sans l'accord du C.A. et l'avis du Chef-Pilote.

ARTICLE 17 - VOYAGES

Tout vol comportant un atterrissage ou un touch-and-go à l'extérieur est considéré comme voyage.

Les pilotes, sous réserve de leur qualification et d'un entraînement régulier, sont autorisés à utiliser les avions du Club pour des navigations d'entraînement et de voyage.

Ils doivent être en possession de leur licence dûment validée et des documents de bord de l'avion utilisé, et être en mesure de les présenter à toute demande de contrôle.

Aucun voyage, si court soit-il, ne peut être entrepris sans l'autorisation d'un Instructeur ou du Président. Si l'avion ne doit pas rentrer dans la journée, une demande devra être établie en temps utile, pour obtenir l'accord.

Aucun voyage ne peut être entrepris si les conditions météorologiques sont inconnues et/ou défavorables.

Compte-tenu du type d'avion utilisé, de la durée et/ou de la période choisie, un certain nombre d'heures de vol pourra être demandé par journée d'utilisation. Ce nombre

d'heures sera fixé par le Conseil d'Administration.

Les pilotes qui effectuent un voyage doivent en indiquer à l'AERO-CLUB, avant leur départ, le programme détaillé : itinéraire, aérodromes où ils comptent se poser, heures estimées de départ et d'arrivée, passagers.

Ils doivent obligatoirement rendre compte à l'AERO-CLUB, dans les plus brefs délais, de tout incident ou accident, ainsi que de toute modification à leur programme.

S'ils sont amenés à interrompre leur voyage et à laisser leur avion sur un terrain extérieur, ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour en assurer la sécurité et le gardiennage.

Si le voyage a été interrompu pour des raisons personnelles ou des conditions météorologiques défavorables ou sur incident, le pilote devra assurer ou faire assurer le retour de l'avion dans des délais raisonnables ou dès que les conditions météorologiques le permettront. Les heures de vol ainsi que tous les frais de rapatriement seront à sa charge.

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 aéroclub 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.

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 météorologique) et / ou réglementaires 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.

Coavionnage

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

ARTICLE 18 - VOLS D'INITIATION

Les vols d'initiation ne peuvent être confiés qu'aux pilotes agréés par les Compagnies d'Assurance dans les conditions définies par elles. La liste de ces pilotes est affichée dans le bureau des pilotes.

Les vols à caractère commercial sont formellement interdits.

ARTICLE 19 - MATERIEL

1°) Le matériel et son entretien sont très onéreux. Les pilotes s'appliqueront à réduire son usure et limiter son entretien.

A cet effet ils doivent :

- a)** utiliser les avions conformément aux manuels de vols ;
- b)** sortir et rentrer les avions à la main et avec précaution ;
- c)** procéder aux visites pré-vols réglementaires ;
- d)** utiliser les check-lists chaque fois qu'il est nécessaire ;
- e)** respecter scrupuleusement les instructions particulières et consignes qui peuvent leur être données, en particulier en ce qui concerne le réchauffage du carburateur et les régimes du moteur ;
- f)** exécuter minutieusement les procédures de vérification avant décollage et ne jamais entamer un décollage si la moindre anomalie est constatée ;
- g)** surveiller attentivement les paramètres du moteur (température et pression d'huile, nombre de tours, charge des batteries, jauge des réservoirs, etc) ;
- h)** si une mise en route à la main est nécessaire, toutes les précautions d'usage doivent être prises (briefing du pilote, cales en place, etc) ;
- i)** effectuer avec prudence et lentement le roulage au sol ;
- j)** au retour, toute anomalie constatée ou tout atterrissage "dur" doivent impérativement être signalés au Mécanicien ou à l'Instructeur présent.

Le dernier utilisateur connu pourra être présumé responsable de toute anomalie (contact général, magnétos, radios ou tout appareillage électrique non coupés, balise de détresse en marche, etc) et de toute déficience non signalée.

2° Dégâts matériels :

En principe, les dégâts matériels occasionnés fortuitement par les membres, aux appareils, matériels ou installations, soit à la suite d'un accident, soit en toute autre circonstance sont à la charge de l'AERO-CLUB, sauf s'ils sont provoqués volontairement, auquel cas il peut être demandé le paiement intégral des dégâts aux membres qui les ont causés ou qui sont à l'origine du préjudice subi.

Sont assimilés aux dégâts volontaires, ceux qui résultent directement ou indirectement de fautes graves commises tant en l'air qu'au sol par des pilotes qui ont enfreint les règles générales de sécurité, les règles de la circulation aérienne

publique ou les règlements intérieurs ou consignes de l'Association. Lorsqu'il sera établi que le commandant de bord était sous l'emprise de l'alcool, d'une substance stupéfiante ou médicamenteuse contre-indiquée avec le pilotage, les dégâts seront considérés comme volontaires, sauf si le sinistre n'est pas en relation avec cet état.

Tous les faits ayant entraîné des dégâts ou pertes matérielles au préjudice de l'Association seront soumis au Bureau qui déterminera si un pilote ou un membre de l'Association peut en être rendu responsable en vertu du présent règlement.

Sont exclus et ne peuvent être mis à la charge du pilote, les dégâts dus à la simple maladresse du pilote lorsque l'imprudence ou l'inobservation des règlements ou consignes ne peuvent être mises en cause.

ARTICLE 20 - COMMISSION DE DISCIPLINE

La Commission de Discipline prévue à l'article 5 des Statuts est composée comme suit :

- a) 2 membres du Conseil d'Administration au moins, dont le Président ;
- b) 2 membres actifs ne faisant pas partie du C.A. ;
- c) le Chef-Pilote ;
- d) éventuellement, à la demande et au choix du pilote incriminé, un membre actif pilote.

La Commission de Discipline se réunit à l'instigation du Bureau Directeur. Le membre incriminé doit être mis à même, avant qu'une sanction soit prononcée, de présenter sa défense devant la Commission de Discipline. La convocation se fera par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à l'adresse de l'intéressé déclarée à l'Aéro-Club Montalbanais. La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure, dans la mesure où il appartient aux membres, par les moyens qu'ils jugeront appropriés, de faire connaître à l'AÉRO-CLUB MONTALBANAIS l'adresse de leur domicile ou de leur résidence et, en temps opportun, les modifications éventuelles. La lettre recommandée doit être postée au moins quinze jours avant la date de réunion de la Commission de Discipline ; elle doit indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la comparution, les faits reprochés et la sanction encourue, elle doit enfin mentionner les pièces, documents et témoignages invoqués à son encontre. Cette réunion ne pourra être ajournée, à la demande du membre incriminé, que pour motif grave, dûment établi. A défaut de justification de l'absence, la Commission de Discipline siège et délibère hors la présence du membre incriminé, qui a implicitement renoncé à son droit de se faire entendre (sauf à s'être fait représenter comme dit à l'alinéa d).

Après instruction du dossier et après avoir fait comparaître et entendu le pilote incriminé, elle délibèrera et décidera, hors de sa présence, de la sanction qui sera soumise au Conseil d'Administration réuni à cet effet.

Les décisions du Conseil d'Administration, sur proposition de la Commission de Discipline, sont sans appel.

ARTICLE 21 - SANCTIONS

Même en l'absence d'incident ou d'accident, toute infraction au présent

règlement ou aux règles de la circulation aérienne (notamment en matière de sécurité) peut donner lieu à l'application de sanctions :

a) Sanction du 1er degré : interdiction immédiate de vol décidée par un Instructeur ou, en l'absence d'Instructeur, par un Administrateur.

Cette interdiction ne peut être que de courte durée (1 mois au maximum si elle a été prononcée par un Instructeur ou jusqu'au retour d'un Instructeur si elle a été prononcée par un Administrateur) ou conservatoire en vue de l'étude de sanctions éventuelles du 2° ou 3° degré.

b) Sanction du 2ème degré : décidées conjointement par le Chef-Pilote et le Président :

- . avertissement
- . blâme
- . interdiction temporaire de vol
- . radiation temporaire de la liste des pilotes autorisés à voler seuls.

c) Sanction du 3ème degré : après réunion et décision du Conseil d'Administration et sur proposition de la Commission de Discipline :

- . exclusion temporaire du Club
- . exclusion définitive du Club.

A partir du 2° degré, les sanctions pourront éventuellement être affichées et/ou transmises aux autorités officielles après avis du Chef-Pilote pour information ou suite à donner.

Il est d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de l'Aéro-Club Montalbanais, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature que ce soit, qu'ils pourraient éventuellement supporter et qui serait la conséquence directe ou indirecte :

- d'une sanction du premier ou du deuxième degré invalidée ultérieurement par un organisme dirigeant du Club ;
- d'une sanction du troisième degré, sauf en cas d'abus de droit ou de violation des droits de la défense.

ARTICLE 22 - ASSURANCES

L'Aéro-Club Montalbanais peut être amené à souscrire pour son profit et celui de ses membres diverses polices d'assurances qui peuvent être, à tout moment, consultées par ces derniers.

Les membres de l'Association, par le seul fait de leur adhésion au Club, renoncent à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit, à l'encontre de l'Association, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie.

Il appartient aux membres de l'AÉRO-CLUB MONTALBANAIS, s'il le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore pour que soit réparé le dommage supporté par eux-mêmes ou leurs ayants-droits.

ARTICLE 23 - PARKINGS

Les véhicules doivent obligatoirement être stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars, ni sur la zone réservée

au trafic aéronautique. Les véhicules de service feront exception à cette règle, mais ne devront en aucun cas stationner à proximité des portes des hangars.

ARTICLE 24 - RECLAMATIONS - SUGGESTIONS

Toute réclamation ou suggestion doit être adressée par écrit au Président. Elle sera examinée lors de la réunion suivante du Bureau Directeur, au besoin en présence de l'intéressé, si celui-ci le désire.

ARTICLE 25 - TABLEAUX D'AFFICHAGE

Les membres sont tenus de consulter les tableaux d'affichage où sont portés à leur connaissance des instructions générales ou particulières ainsi que des nouvelles intéressant la vie du Club.

Nul ne peut se prévaloir du fait qu'il n'a pas été avisé personnellement de toute nouvelle consigne ou instruction, dès l'instant où celle-ci est affichée sur le panneau prévu à cet effet dans le bureau des pilotes.

ARTICLE 26 - MISE EN SERVICE ET APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR

Le présent règlement intérieur, conformément aux statuts, a été approuvé par l'Assemblée Générale de l'AERO-CLUB MONTALBANAIS du 24 FEVRIER 1990, et rectifié dans son article 15 paragraphe i, lors de l'Assemblée Générale du 15 FEVRIER 1992.

Son application est confiée au Chef-Pilote, aux Instructeurs, au Mécanicien et aux membres du Bureau.

Son entrée en vigueur est immédiate.

NUL NE PEUT L'IGNORER OU EN INVOQUER L'IGNORANCE.

Aucune décision, mesure ou disposition antérieure ne pourra lui être opposées.

Il est affiché dans le bureau des pilotes,

Tout membre qui s'inscrit pour la première fois en prend connaissance et signe le Cahier d'Emargement prévu à cet effet,

Le Bureau