

# Cadre légal & assurances

## 1-La réglementation des Vols à Sensation

Les vols de CMF sont réalisés dans le cadre légal de l'Arrêté ministériel du 24 juillet 1991, modifié le 8 février 2012 relatif à l'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et tout particulièrement à son chapitre VIII : Vols à Sensation, et conformément au Manuel d'Exploitation CMF, l'opérateur aérien pour ces vols.

Ce Manuel, déposé à la Direction Générale de l'Aviation Civile permet à CMF de garantir à ses passagers la réalisation de vols dans des conditions de sécurité définies par un cadre réglementaire. Pour en savoir plus sur la réglementation des vols à sensations, se référer à l'annexe 1.

Ainsi, les vols de CMF ne sont pas des vols commerciaux classiques. C'est pourquoi il est demandé aux participants de lire, comprendre, puis signer et nous retourner le formulaire individuel ci-dessous.

## 2-Conditions générales de vol

Pour les conditions de vol se référer à l'annexe 2.

## 3-Conditions générales de vente

Pour les conditions générales de vente se référer à l'annexe 3.

## 4-Assurances

Tous nos passagers sont assurés sur nos vols.

## 5-Formulaire d'information et droit à l'image

Pour le formulaire d'information se référer à l'annexe 4

## Annexe 1

### 1-La réglementation des Vols à Sensation

Les vols sont réalisés conformément à l'arrêté du 8 février 2012 relatif à un vol à sensation :

**Arrêté du 8 février 2012 modifiant l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et l'arrêté du 28 février 2006 relatif au CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SPECIAL**

*La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention, publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;*

#### **Article 1**

*Au chapitre Ier de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé, il est inséré, avant la définition du vol de démonstration, la définition suivante :*

*« Vol à sensations : vol dont les points de départ et de destination sont identiques, effectué pour l'agrément, aux fins de créer des sensations fortes aux passagers par des manœuvres de voltige. Il ne constitue pas une activité de transport aérien public au sens du chapitre II du titre Ier du livre IV du code des transports. »*

#### **Article 2**

*Il est ajouté un chapitre VIII à l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé :*

*Chapitre VIII: Vol à sensation*

##### **8.1. Généralités**

###### **8.1.1. Champ d'application**

*Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux exploitants qui effectuent des vols à sensations au moyen d'avions :*

*à titre onéreux ; ou recourant à la publicité, au démarchage, à des déclarations dans les médias ou sur internet ou à tout autre moyen visant à faire connaître leur activité auprès du public.*

*Sont exclus de ce champ d'application les exploitants pratiquant la voltige aérienne sur des avions à piston dont la puissance maximale continue est strictement inférieure à 185 kW (soit inférieure ou égale à 250 cv).*

###### **8.1.2. Organisation**

*L'exploitant s'assure que son organisation est adaptée à son activité et que des procédures de supervision des opérations ont été définies.*

*L'exploitant nomme un dirigeant responsable ayant l'autorité pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées conformément à la réglementation en vigueur.*

*L'exploitant désigne des responsables chargés de l'encadrement et de la supervision des domaines suivants : opérations aériennes, entretien, formation des équipages, opérations au sol et gestion de la sécurité.*

*Une même personne peut cumuler plusieurs responsabilités.*

###### **8.1.3. Etude de sécurité**

*Avant d'entreprendre son activité de vols à sensations et préalablement à la rédaction de son projet de manuel d'exploitation, l'exploitant s'assure par une étude de sécurité qu'il met en œuvre toutes les précautions raisonnables afin d'assurer un niveau de sécurité qu'il juge acceptable.*

*L'exploitant met en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS), conformément au paragraphe A. 2 de l'annexe VII afin de maintenir ou d'améliorer le niveau de sécurité.*

###### **8.1.4. Déclaration d'activité**

*L'exploitant informe les services compétents de son intention de commencer une activité de vols à sensations par le dépôt du manuel d'exploitation conformément au 8.2.4, accompagné de la déclaration de conformité prévue au 8.2.3. Il informe les services compétents lorsqu'il cesse son activité.*

### **8.1.5. Suspension de l'activité**

*Les services compétents peuvent suspendre les activités de vols à sensations s'ils constatent que le niveau de sécurité est insuffisant. Ils notifient par écrit cette décision à l'exploitant.*

### **8.1.6. Information des passagers**

*Avant chaque vol, l'exploitant informe les passagers, par écrit, que le vol ne répond pas au niveau de sécurité défini pour le transport aérien public. L'exploitant obtient confirmation de l'acceptation par le passager.*

*L'exploitant informe les passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours et d'urgence (en particulier, siège éjectable et parachute).*

## **8.2. Manuel d'exploitation**

### **8.2.1. Généralités**

*Un exploitant ne peut utiliser un avion dans le cadre de vols à sensations ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'exploitation. Le manuel d'exploitation est un document préparé par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.*

### **8.2.2. Rédaction et contenu**

*L'exploitant s'assure que :*

- le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour exercer ses attributions.*
- le manuel d'exploitation est modifié ou révisé afin que les instructions et les informations qu'il contient soient à jour ;*
- l'ensemble du personnel d'exploitation est informé des modifications apportées aux parties du manuel relatives à ses fonctions ;*
- le contenu du manuel d'exploitation est précisé en annexe VII ;*
- sous réserve de l'accord des services compétents, un manuel différent dans sa forme peut être fourni si l'exploitant le juge mieux adapté aux besoins de ses personnels ;*
- le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des modifications ou révisions permet d'assurer la sécurité des pratiques opérationnelles et la conformité aux dispositions du présent chapitre de cette annexe. Il inclut les précautions mises en évidence par l'étude de sécurité ainsi qu'à toute autre consigne notifiée par les services compétents dans l'intérêt de la sécurité ;*
- l'exploitant a mis en place une procédure interne de validation du contenu du manuel d'exploitation.*

### **8.2.3. Déclaration de conformité**

*Le dirigeant responsable ou son délégataire atteste par écrit de la conformité du manuel d'exploitation à toutes les dispositions du présent chapitre de cette annexe, ainsi qu'à toutes les consignes notifiées par les services compétents.*

### **8.2.4. Dépôt du manuel d'exploitation**

*Le manuel est déposé auprès des services compétents trente jours avant le début de l'activité.*

### **8.2.5. Amendements et modifications**

*Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel d'exploitation fait l'objet d'un amendement.*

*L'amendement au manuel d'exploitation est fourni aux services compétents par l'exploitant quinze jours avant la date prévue pour la mise en œuvre de la modification, sauf lorsque la sécurité exige une action immédiate.*

*L'exploitant révisé le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation.*

*Les amendements et modifications sont accompagnés de la déclaration prévue au 8.2.3 signée par le dirigeant responsable ou son délégataire.*

### **8.2.6. Contrôle**

*Les services compétents peuvent imposer des modifications au manuel s'ils constatent que son contenu n'est pas conforme à la réglementation applicable ou lorsque cela est rendu nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.*

### **8.2.7. Utilisation**

*L'exploitant et son personnel, notamment les équipages de conduite doivent se conformer aux consignes et procédures du manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions.*

## **8.3. Avions**

*Les avions utilisés pour effectuer des vols à sensations doivent répondre aux conditions suivantes :*

- l'avion est muni d'un titre de navigabilité en état de validité, reconnu par la France ;*

- l'avion est exploité conformément aux limites et privilèges associés à ce titre ;
- en complément des équipements requis par le chapitre II de l'annexe au présent arrêté, tout avion utilisé dans le cadre de vols à sensations est équipé d'un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge couvrant le domaine de vol de l'appareil ;
- dans le cas d'avions munis de sièges éjectables, l'exploitant en précise les conditions d'entretien et de mise en œuvre.

#### **8.4. Exécution des vols**

Le profil du vol est compatible avec le domaine de vol et les limitations spécifiées dans le manuel de vol de l'avion utilisé. Ce profil de vol est décrit dans un programme d'évolutions figurant dans le manuel d'exploitation.

L'exploitant définit en liaison avec les services compétents en charge de la gestion des espaces aériens des zones d'évolution définies dans les plans horizontal et vertical adaptées à son activité.

Sauf accord spécifique des services compétents, les évolutions au-dessus des agglomérations, des rassemblements de personnes ou d'animaux ne sont pas autorisées.

Les évolutions créant des nuisances sonores excessives ne sont pas autorisées.

Toute information utile au déroulement du vol est présente et accessible à bord de l'avion.

#### **8.5. Compétence des personnels navigants**

a) Les personnels navigants effectuant des vols à sensations doivent avoir suivi les formations définies par l'exploitant, portées au manuel d'exploitation, pour l'exercice de ces activités. Les pilotes sont titulaires d'une licence comportant les privilèges de la licence de pilote professionnel avion ;

b) Ils doivent avoir reçu une déclaration de niveau de compétence délivrée par une structure désignée par l'exploitant pour assurer cette formation. Cette formation tient compte des enseignements au sol et en vol requis par l'arrêté du 2 juillet 2007 susvisé ;

L'exploitant définit les conditions de maintien de compétences nécessaires pour pratiquer une telle activité. Ces conditions prévoient une vérification en vol des compétences de chaque pilote ; cette vérification est réalisée au moins une fois par an ;

c) L'exploitant est en mesure de justifier à tout instant de la formation initiale de chaque personnel navigant, de la délivrance de la déclaration de niveau de compétence et du maintien de ce niveau de compétence, et archiver les documents correspondants.

#### **8.6. Organismes assurant la formation aux vols à sensations**

a) Les organismes assurant la formation aux vols à sensations doivent déposer un dossier de référence conforme à l'annexe II du présent arrêté. Ce dépôt vaut agrément pour assurer la formation qui y est décrite ;

b) Les instructeurs chargés de la formation en vol des personnels navigants aux vols à sensations sont titulaires des qualifications requises pour dispenser l'instruction en vol relative à la licence exigée du personnel navigant en formation ;

c) Le ministre chargé de l'aviation civile peut notifier à l'organisme le retrait de l'agrément obtenu au titre du présent paragraphe, notamment s'il constate :

— que la formation dispensée n'est pas conforme au dossier de référence déposé ;

— que les déclarations de niveau de compétence délivrées ne correspondent pas à la formation objet du dossier de référence déposé ;

— que les personnes auxquelles est délivrée une déclaration de niveau de compétence ne possèdent pas les compétences correspondant à l'objectif de la formation objet du dossier de référence déposé. »

## Annexe 2

### 2-Conditions générales de vol

Les présentes conditions de vol s'appliquent à l'ensemble des prestations opérées par CMF.

#### Article 1. LOIS ET DISPOSITIONS APPLICABLES

1. Les vols de la CMF sont effectués en vertu des présentes conditions générales et sont régis par l'arrêté relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et tout particulièrement par les dispositions relatives aux vols à sensation, conformément à leur définition figurant dans l'article 1er de l'arrêté :

Vol à sensations : vol dont les points de départ et de destination sont identiques, effectué pour l'agrément, aux fins de créer des sensations fortes aux passagers par des manoeuvres de voltige. Il ne constitue pas une activité de transport aérien public au sens du chapitre II du Titre I du livre IV du Code des Transports.

#### Article 2. RESPONSABILITE

L'avion dispose d'un CDNS (Certificat De Navigabilité Spécial).

Le passager accepte le fait que le vol répond à la réglementation spécifique aux vols à sensations et non pas aux normes de sécurité définies pour le transport aérien public. CMF a fait faire des études de sécurité, et assure elle-même l'entretien des avions via son équipe de maintenance spécialisée.

Cependant, le passager prend note du fait que les Fouga Magister CM170 n'ont pas suivi le processus de certification d'un avion de transport public de passagers.

La participation à un vol dans ce cadre peut être cause d'annulation des garanties des emprunts ou contrats d'assurance souscrits à titre personnel ou professionnel (immobilier, assurance décès, invalidité...). Le passager prend note de la recommandation qui lui est faite de vérifier que ses contrats d'assurance ne comportent pas de clauses les rendant caduques en cas de participation à un vol à bord d'un avion ayant un CDNS.

Le passager déclare qu'il a compris que dans le cas où de telles clauses existent, il ne bénéficiera pas de ces assurances.

Le passager convient de respecter les consignes de vol et d'obéir dans tous les cas aux ordres du pilote, et des personnels présents sur la piste.

Le passager autorise CMF à le photographier et/ou le filmer dans ses locaux et à bord de l'avion, et à utiliser son image à toutes fins de promotion et de communication. Le passager ne sera pas autorisé à utiliser les images prises dans les locaux de CMF ou à bord de l'avion à des fins de publicité.

2. Sous réserve des dispositions figurant ci-dessus :

##### a) Généralités

CMF et ses agents n'assument aucune responsabilité pour tout dommage résultant directement et uniquement de l'observation par eux des lois, décisions, instructions ou règlements gouvernementaux ou de leur inobservation par le passager ou de tout fait échappant au contrôle de CMF;

En aucun cas CMF et ses agents ne sont responsables pour des dommages indirects.

##### b) Force Majeure

Sans préjudice de l'application des dispositions qui précèdent, CMF et ses agents ne seront pas tenus pour responsables au cas où l'un ou l'autre ne pourrait exécuter ses obligations ou ne pourrait les exécuter que partiellement du fait d'une décision des autorités de l'aviation ou d'un cas de force majeure.

Sont considérés comme cas de force majeure, tous les cas indépendants de la volonté expresse des parties empêchant l'exécution normale des présentes Conditions Générales par suite de difficultés telles que :

- Conditions météorologiques ou atmosphériques défavorables ;
- Maladies de l'équipage ;
- Difficultés ou impossibilité de ravitaillement en carburant ou produit nécessaire à l'exécution du vol ;
- Grèves totales ou partielles, internes ou externes, soit des employés de CMF, soit de tous intervenants dont CMF dépendrait pour l'exécution du contrat ;
- Accident survenu à l'appareil ou à une partie quelconque de l'appareil ou toute difficulté technique

## CADRE ET REGLES

### CMF -2015

- s'opposant au départ ;
  - D'une manière générale, tous les faits de guerre, soulèvements, émeutes civiles, tremblements de terre, inondations, dégâts des eaux, raz de marée, épidémies, actes de gouvernement, restrictions gouvernementales ou légales, blocages des moyens de transport ou d'approvisionnement, interdictions d'atterrissage, d'envol ou de survol, affrètement ou réquisition de l'appareil par tous pouvoirs publics, etc.;
- c) La responsabilité de l'opérateur et ses agents ne pourra excéder le montant des dommages directs prouvés et l'opérateur ne sera, en aucune manière, responsable des dommages indirects ou de toute forme de dommages non compensatoires.
- d) L'opérateur ou ses agents ne peuvent en aucune manière être déclarés responsables pour les dommages résultant de l'observation par l'opérateur de toutes dispositions légales ou réglementaires (lois, règlements, décisions, exigences et dispositions) ou de l'observation de ces mêmes dispositions par le passager.
- e) L'opérateur et ses agents ne sont pas responsables de toute maladie, blessure ou handicap, y compris le décès d'un passager, dus à la condition physique du passager, pas plus que de toute aggravation de ce même état.
- f) Les présentes Conditions Générales de Vol, et toutes les exclusions ou limitations de responsabilité qui y figurent s'appliquent et bénéficient à l'opérateur, ses préposés, ses agents, ses mandataires, ses représentants et au propriétaire de l'avion utilisé par l'opérateur, ainsi qu'aux agents, employés et représentants de ce propriétaire. Le montant global recouvrable auprès des personnes susmentionnées ne pourra excéder le montant de la responsabilité de l'opérateur.
- g) Si la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, l'opérateur et ses agents se verront en tout ou partie exonérés de leur responsabilité à l'égard de cette personne, y compris en cas de décès ou de lésion corporelle, selon le droit en vigueur.

#### Article 3. RETARD OU INEXECUTION DU VOL

Les horaires du vol sont approximatifs et non garantis. CMF aura le droit de modifier l'horaire prévu si cela est rendu nécessaire par des circonstances échappant à son complet contrôle.

- a) En cas de modification des horaires ou du jour de vol, CMF et ses agents ne peuvent être tenus pour responsables de l'organisation et des frais engagés par le client et/ou les passagers pour les pré et post acheminements.

Ainsi, il est demandé au passager de prendre ses dispositions pour prendre en compte un tel aléa.

- b) Dans les divers cas de force majeure, si le vol commencé a dû être interrompu, CMF et ses agents ne peuvent être tenus à autre chose qu'au remboursement de la partie du prix du vol correspondant à la partie non effectuée. Passé les 2/3 de la durée de vol, celui-ci sera réputé être réalisé intégralement, et aucun remboursement ne sera dû.

- c) Dans le cas où CMF serait dans l'impossibilité technique ou réglementaire ou suite à un cas de force majeure d'assurer le vol aux horaires et aux dates prévues, CMF et ses agents feront tout leur possible pour y remédier dans les meilleurs délais.

Un report de date serait alors proposé au passager, soit au lendemain, soit à une date ultérieure à déterminer en fonction des disponibilités des différents intervenants.

- d) Au cas où un report serait impossible du fait de l'opérateur, le présent contrat de vol serait résilié de plein droit, sans indemnité, les sommes déjà versées par le passager lui étant remboursées.

- e) En cas d'inexécution pour une cause ne pouvant être considérée comme excusable aux termes du présent contrat et sous réserve des dispositions de l'article « Annulation », la compensation totale qui pourrait être due par CMF ou ses agents au passager ou à tout autre intéressé en réparation d'un préjudice dûment établi ne pourrait en aucun cas dépasser le prix du vol versé par le passager.

#### Article 4. OBLIGATIONS DE L'OPERATEUR

Le vol de CMF sera réalisé à bord d'un avion adapté, munis des autorisations et documents de bord officiels et avec le personnel navigant nécessaire à sa conduite.

# CADRE ET REGLES

## CMF -2015

Le personnel sera titulaire des brevets et licences exigés par les autorités de l'aviation civile.

CMF se chargera d'effectuer toutes les formalités administratives relatives à l'avion et à son équipage, et qu'exige le déroulement normal du vol à sensations.

CMF assurera seule la direction technique de l'aéronef affrété. Le commandant de bord pourra notamment :

- différer ou annuler le départ de l'avion en considération des conditions atmosphériques ou techniques ;
- si la sécurité des biens au sol, de l'avion ou de ses occupants l'exige, interrompre le vol ;
- refuser d'embarquer ou débarquer toute personne qui parmi les passagers peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre de l'avion.

### Article 5. OBLIGATIONS DU PASSAGER

L'opérateur pourra refuser d'embarquer le passager, si l'un ou plusieurs des cas suivants s'est ou est susceptible de se produire :

- (a) Le passager ne s'est pas conformé au droit applicable
- (b) Le passager n'a pas observé les instructions et les réglementations concernant la sécurité ou la sûreté.
- (c) Le passager a refusé de se soumettre aux contrôles de sûreté prévus.
- (d) Le vol du passager pourrait mettre en danger la sécurité, la santé, le confort ou la commodité de l'équipage, notamment si le passager fait usage de l'intimidation, a un comportement ou utilise un langage agressif et insultant à l'égard du personnel au sol et /ou de l'équipage.
- (e) L'état physique ou mental du passager, y compris un état causé par la consommation d'alcool ou la prise de drogues ou de médicaments, pourrait présenter un danger voire un risque pour lui-même, l'équipage ou les biens.
- (f) Le passager a compromis la sécurité, le bon ordre et/ou la discipline avant le vol et l'opérateur a des raisons de penser qu'une telle conduite pourrait se reproduire ;

La responsabilité de l'opérateur ou ses agents ne pourra être recherchée en aucune manière, notamment pour toute perte, dommage ou dépense, si le passager n'a pas respecté les conditions du présent article.

### Article 6. EMPORTS INTERDITS

Sont interdits à bord :

- tous les emports de marchandises de marchandises telles que : armes à feu, munitions, explosifs et tout objet dangereux,
- les animaux,
- tout objet ne tenant pas dans les poches fermées de la combinaison du passager.

### Article 7. DISPOSITIONS LEGALES ET ADMINISTRATIVES

Au cas où certaines des dispositions contenues ou mentionnées dans les présentes conditions de vol seraient contraires à des prescriptions légales ou administratives ne pouvant être isolément écartées d'un commun accord entre les parties, lesdites dispositions demeureront applicables et seraient réputées partie intégrante du contrat de vol dans la mesure seulement où elles ne seront pas contraires à ces prescriptions.

La non validité de l'une des présentes dispositions sera sans effet sur les autres.

### Article 9. MODIFICATION

Aucun agent ou représentant des parties signataires n'est autorisé à changer, modifier ou supprimer l'une quelconque des dispositions du présent contrat.

### Article 10. LOIS ET JURIDICTION

Le présent contrat est soumis à la loi française.

## **Annexe 3**

### **3-Conditions générales de vente**

#### CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL

La réalisation des vols de CMF et la relation avec les passagers sont soumis aux Conditions Générales de Vol consultables en annexe 2.

#### DROIT À L'IMAGE

Le nom et l'image de CMF ne peuvent pas être utilisés à des fins commerciales. Il en est de même des photos et vidéos disponibles sur le site ou prises pendant les vols de CMF.

#### DROITS ET TRIBUNAUX COMPETENTS

Les présentes conditions d'utilisation et d'accès sont soumises au droit français.  
A défaut d'un règlement à l'amiable, les tribunaux de PARIS seront seuls compétents pour trancher tout différent lié au non-respect des présentes conditions.



## Annexe 4

### 4-Décharge de responsabilités et droit à l'image

Nom:

Prénom:

Adresse:

Né(e) le:

(ci-après désigné(e) par « le passager »)

Programmé sur le vol de CMF du ..... au départ de .....

Le Passager est informé que le vol en Fouga Magister, fait partie de la catégorie des vols à sensations, tels que définis au chapitre 1 de l'Arrêté du 8 février 2012 modifiant l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et l'arrêté du 28 février 2006 relatif au CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SPECIAL. Il ne constitue pas une activité de transport aérien public au sens du chapitre II du titre Ier du livre IV du code des transports.

L'avion dispose d'un CDNS délivré par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), différent du certificat de navigabilité (CDN) standard attribué aux avions de transport public.

Le Passager accepte le fait que le vol répond à la réglementation spécifique aux vols à sensations et pas aux normes de sécurité définies pour le transport aérien public. CMF, opérateur de ces vols, a fait faire des études de sécurité et confie l'entretien de l'avion et ses opérations à des intervenants reconnus.

Cependant, le passager prend note du fait que le CM 170 Fouga Magister n'a pas suivi le processus de certification d'un avion de transport public de passagers.

La participation à un vol dans ce cadre peut être cause d'annulation des garanties des emprunts ou contrats d'assurance souscrits à titre personnel ou professionnel (immobilier, assurance décès, invalidité...). Le passager prend note de la recommandation qui lui est faite de vérifier que ses contrats d'assurance ne comportent pas de clauses les rendant caduques en cas de participation à un vol à bord d'un avion ayant un CDNS.

Le passager déclare qu'il a compris que dans le cas où de telles clauses existent, il ne bénéficiera pas de ces assurances.

Le passager déclare qu'il n'est atteint d'aucune pathologie le rendant inapte à la pratique du vol à sensations.

Le passager convient de respecter les consignes de vol et d'obéir dans tous les cas aux ordres de l'équipage.

Le passager autorise CMF à le photographier et/ou le filmer dans les locaux de CMF sur les aérodromes et à bord de l'avion, et à utiliser l'image du passager à toutes fins de promotion et de communication, y compris publicitaires et commerciales.

Le passager n'est pas autorisé à diffuser, vendre ou utiliser les images prises par lui ou par un tiers à bord de l'avion en vol à des fins publiques ou commerciales ou autres (Facebook, youtube et autres médias), si toutes fois une de ces conditions n'est pas respectée ceci pourra engendrer d'éventuelles poursuites.

Date :

Signature du passage :