

Ministère de l'Écologie,
du Développement durable et de l'Énergie
Madame la Ministre Ségolène ROYAL
92055 Paris-La-Défense Cedex

Arnaud MICHEL
Président de l'USPNT
<http://uspnt.com>

Objet : Sollicitation des services de l'état sur les pratiques illégales de transport public de personnes via les sites internet de « co-avionnage ».

Madame la Ministre,

En qualité de Président de l'Union Syndicale des Personnels Navigants Techniques (USPNT), je souhaite attirer votre attention sur la prolifération récente de nouvelles formes de pratiques douteuses de Transport Public de Passagers (TPP) dissimulées sous le vocable de « co-avionnage ».

Les pratiques ainsi mises en œuvres s'apparentent à celles d'UberPop, dont l'activité a récemment été suspendue en France et se trouve mise en cause au niveau européen ainsi que dans certains états américains.

Le modèle de cette nouvelle forme de TPP illicite repose sur les éléments suivants :

- un site internet propose de mettre en relation pilotes et passagers, charge au pilote de mettre à disposition l'aéronef (cf. la liste des sites internet recensés en Annexe 1 à cette lettre)
- le pilote propose via le site internet un vol en définissant départ, arrivée et date du vol projeté
- le modèle économique est celui d'un « partage de frais » : le(s) passager(s) verse(nt) au pilote privé une « participation au vol »

Le catalogue des vols proposés est le suivant : vols locaux, nationaux, internationaux, avec traversée d'étendues d'eau, en vol à vue ou en vol aux instruments, sur de longues distances (exemple : Paris-Biarritz, Londres-Lièges).

Ces vols sont pour la plupart proposés avec des avions monomoteurs, dont les pilotes ne sont pas forcément les propriétaires, pouvant être immatriculés à l'étranger (exemples : États-Unis, Royaume-Uni).

Ils peuvent être programmés plusieurs semaines à l'avance.

Certains sites proposent également de définir des options comme le ramassage et/ou la dépose en

route.

Concernant les pilotes, la majorité d'entre-eux disposent d'un simple brevet de pilote privé associé à un faible nombre d'heures de vol. Les sites internet permettent également à des pilotes d'Ultra Légers Motorisés (ULMs) de proposer leur service.

Ces sites prétendent proposer en toute légalité ce service de mise en relation en s'appuyant sur le règlement 965/2012 du 5 octobre 2012 de la commission européenne intitulé « AIR-OPS » consolidé par le règlement 379/2014 du 7 avril 2014, et plus particulièrement sur l'article 6 « Dérogations », paragraphe 4bis :

« Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations suivantes d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes, de ballons et de planeurs, peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII:

a) vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six; »

Ainsi, le fait de partager entre particuliers les coûts associés à la réalisation d'un vol permettrait de s'exonérer des contraintes de l'article 5 paragraphe 1, qui impose de respecter les annexes III (Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes) et IV (Opérations de transport aérien commercial) du règlement AIR-OPS dans le cadre d'une exploitation à des fins commerciales « Commercial Air Transport » (CAT). C'est à dire dès lors que l'on transporte des passagers contre rémunération ou à tout autre titre onéreux selon la définition du CAT à l'article 2 du règlement AIR-OPS. Seul l'annexe VII « Exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales » serait applicable.

Si nous concevons tout à fait qu'il faut un cadre réglementaire pour permettre à un pilote d'aviation légère d'emporter des passagers, nous mettons en cause l'interprétation du règlement qui en est faite par ces sites internet.

Tout d'abord, nous souhaitons rappeler le principe qui a toujours prévalu, en France, pour les pilotes de loisir (avions, ULMs, etc.) : un pilote de loisir disposant de l'autorisation d'emporter des passagers ne peut le faire qu'avec des personnes qu'il connaît à priori. On utilise même pour cela l'appellation de « vol avec des amis ».

Ce principe fondamental a toujours été enseigné et pratiqué dans les aéro-clubs et soutenu par les fédérations comme par les autorités aéronautiques. Il n'est qu'à rappeler la récente brochure « *Passagers avez-vous pensé à votre sécurité ?* » éditée en juin 2014 par l'antenne régionale des Antilles – Guyane de la DGAC ⁽¹⁾ présentant, sous une forme ludique agrémentée par des dessins à caractère humoristique et pédagogique, ce principe fondamental afin d'alerter sur les dérives possibles et les risques associés.

La page 3 de ce document (cf. Annexe 2 à cette lettre) définit très clairement ce principe sous le titre « *Petit vol entre amis !* » et le sous-titre « *Les BONS AMIS...* » :

« Si un membre de votre entourage (ami, parent, collègue, etc.) est titulaire d'une licence de pilote d'avion, il peut légalement effectuer un vol à caractère de loisir avec vous sans être redevable des exigences mentionnées ci-contre, à la condition de partager l'intégralité des frais de manière équitable entre tous les occupants de l'avion, y compris lui-même, ou d'offrir le vol. »

1 http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/TTPIA3V2_web_cle01ef3e.pdf

Nous considérons que le texte du règlement européen reprend exactement cette définition lorsqu'il indique « vols à frais partagés effectués par des particuliers ». Si ce texte ne reprend pas le terme d'« amis », qui peut être juridiquement difficile à définir, il utilise néanmoins le terme de « particuliers ».

Un pilote de loisir est un particulier et dès lors qu'il embarque une autre personne physique qu'il connaît par ailleurs, ils agissent bien entre particuliers. A contrario, lorsqu'un pilote de loisir utilise un site internet pour publier une offre de vol ouverte à tous, il fait donc publicité de son activité et se transforme, de fait, en professionnel.

Aujourd'hui, les économistes s'accordent à dire qu'internet constitue une révolution industrielle ayant vocation à générer de nouvelles dynamiques, conduisant à la disparition d'anciennes pratiques, jugées obsolètes.

Internet permet, certes, d'industrialiser cette forme d'économie ancestrale fondée sur l'échange de services entre voisins : « j'amène votre enfant à l'école, en échange vous me donnez des poireaux ». Le co-avionnage en ligne s'inscrirait-il dans une nouvelle forme d'économie dénommée « l'économie collaborative » ? Nous le contestons.

Nous ne combattons pas en soi le principe de l'industrialisation de l'économie collaborative. Cependant, nous considérons que faire publicité sur un site internet d'une proposition de vol ouverte à tous est exactement la même chose que faire publicité en ville, par le biais d'une affiche, d'une pancarte ou dans un journal.

Un particulier qui propose ses poireaux à ses voisins agit bien entre particuliers. Un particulier qui propose des poireaux à l'étalage ou fait publicité de la vente de poireaux via des affiches ou via internet, agit en tant que commerçant.

Le proposant n'agit donc pas en tant que simple particulier.

De même, l'offre à laquelle correspondent les propositions de vol est différente selon qu'on s'adresse à des connaissances - dès lors qu'on agit bien auprès de personnes particulières et nominativement identifiées - ou qu'on s'adresse au public.

Le public n'est pas le particulier. Il est constitué de particuliers, mais l'offre de transport est ici proposée au public et non pas à un particulier dûment identifié à priori.

Par conséquent, faire une proposition de vol, via un site internet ou toute autre forme de support librement accessible, ce n'est pas agir entre particuliers mais agir en tant que commerçant à destination du public.

Le fait que le vol soit partagé et qu'ainsi le pilote proposant le vol ne puisse en tirer un bénéfice financier n'est pas non plus de nature à requalifier les parties prenantes.

Un pilote proposant un commerce de vols à des prix inférieurs à son prix de revient n'en fait pas moins de lui un commerçant.

Cela en fait juste un commerçant ayant une activité doublement illicite :

- illicite car ne respectant pas le règlement européen AIR-OPS l'obligeant à disposer d'un CAT
- illicite car proposant un service en-dessous du prix de revient en infraction avec l'article L442-2 du code du commerce sur la « vente à perte ».

Nous souhaitons également rappeler qu'à plusieurs reprises au cours de l'histoire récente de l'aviation légère, les textes de loi européens ont dû être adaptés, se démarquant d'autres pays européens n'ayant pas la même approche aéronautique, pour maintenir un régime convenant aux

aéro-clubs français.

C'est ainsi qu'à l'occasion de la mise en œuvre des JAR-FCL, à la fin des années 90, la loi a dû être précisée pour la pratique des baptêmes de l'air.

Ces derniers auraient pu se retrouver considérés comme une pratique illicite car non prévue par l'OACI et les textes européens (cf. Annexe 4 à cette lettre, la question écrite n° 07779 de M. Jean-François Le Grand (Manche - NI) publiée dans le JO Sénat du 23/04/1998 - page 1297).

La réglementation concernant les baptêmes de l'air avait donc dû être précisée au travers de l'Article D510-7 du Code de l'Aviation Civile (CAC). Depuis, cette pratique est clairement définie aussi bien d'un point de vue « pilote » (qualification, expérience totale et expérience récente), d'un point de vue typologie des vols (rayon d'action) que d'un point de vue fiscal (limitation du chiffre d'affaire généré par cette pratique dans le chiffre d'affaire total).

Il serait regrettable que certaines personnes issues du milieu de l'aviation légère entraînent inconsidérément une remise en cause du périmètre historiquement favorable aux aéro-clubs, par la nécessité de règlements plus stricts afin de combattre leurs pratiques.

Comme nous l'avons démontré ci-dessus, les sites internet proposant des places pour le co-avionnage mettent à mal le principe « *un pilote ne peut transporter que des personnes qu'il connaît au préalable* ». Nous avons démontré qu'ils le faisaient en infraction avec le règlement AIR-OPS existant en le dévoyant.

Nous souhaitons aller plus loin en démontrant pourquoi nous considérons que ce principe est fondamental. Nous ajouterons même : cette connaissance préalable doit être suffisamment poussée.

En tout état de cause, elle ne peut reposer sur une simple mise en relation via un service internet. Les centaines d'« amis » que l'on peut avoir sur un réseau social ne sont pas de même nature que des personnes rencontrées physiquement par l'entremise d'autres personnes, dans le cadre d'activités professionnelles, de loisirs ou autres.

Nous tenons à ce principe et à son application stricte telle que décrite ci-dessus, pour 3 raisons principales :

- la sécurité des vols
- la sûreté
- la non-prolifération d'une nouvelle forme de travail dissimulé

Concernant la sécurité des vols, nous pouvons relever les facteurs de risques suivants :

- faible expérience des pilotes pouvant proposer leur service (il est d'ailleurs à noter que concernant les heures de vols, certains pilotes privés proposant leurs services ne disposent pas du nombre d'heures de vols réglementaire qui leur serait nécessaire pour effectuer des baptêmes de l'air, à savoir : 200 heures de vols dont 30 heures dans les 12 derniers mois)
- faible niveau de formation, notamment dans le domaine des facteurs humains
- absence de contrat permettant de préciser les droits et devoirs des parties prenantes (entreprise de transport, pilote et passager) comme on peut le retrouver dans le cadre normé du Transport Public de Passager dont, par exemple pour les vols internationaux, au travers de la Convention de Varsovie.
- contrôles médicaux du pilote allégés voire inexistant dans le cas d'un pilote ULM.

Ces facteurs sont de nature à exposer les pilotes à des prises de risques accrues.

C'est bien parce qu'un pilote de loisir connaît les personnes qu'il emporte, avant de les embarquer dans son aéronef ; c'est bien parce que les passagers connaissent le pilote qui va s'occuper d'eux, que la confiance est établie. Les décisions du pilote, commandant de bord de l'aéronef, ne sont pas discutées et il peut par conséquent faire face avec sérénité aux risques inhérents à tout vol.

Nous rappelons que l'aviation légère n'a pas amélioré de manière significative depuis les années 90 son taux d'accident, contrairement au transport aérien. Ce taux reste élevé et n'est circonscrit que grâce à des pratiques encadrées au sein des fédérations aéronautiques disposant des vecteurs de communication pour alerter les pilotes sur les dangers, notamment de type « facteurs humains » auxquels ils peuvent être exposés, à commencer par l'un des plus emblématiques : l'« objectif destination ».

Nous craignons notamment l'inversion de gradient d'autorité entre un pilote, disposant normalement du statut de commandant de bord mais disposant d'un faible nombre d'heures de vol, parfois en situation financière précaire, cherchant justement à augmenter son expérience par tous les moyens, face à un passager pouvant s'offrir ses services et ayant pris des engagements à sa destination.

La possibilité de « noter » le pilote, que nous avons relevé sur plusieurs sites internet, illustre parfaitement la pression dangereusement exercée sur lui. Cette notation risque en effet d'induire un comportement inapproprié du pilote tandis que le jugement d'un passager néophyte en aéronautique risque de déclasser des pilotes qui auront exercé correctement leur jugement, au bénéfice d'autres pilotes plus téméraires. Ainsi un pilote annulant un vol pour une raison parfaitement légitime d'un point aéronautique pourra se voir sanctionné par le passager pour non départ.

Le co-avionnage ne pourra qu'augmenter cette prise de risque « objectif destination » bien connu du BEA et des services de la DGAC (cf. le Bulletin sécurité n°13 de mars 2012 de la DSAC ⁽²⁾).

Concernant la sûreté, là encore, la non connaissance réelle et à priori des personnes transportées, l'absence de tout contrôle physique de sûreté du fait de la mise en place de ces sites internet créent des failles béantes. Comment ne pas redouter que des organisations hostiles viennent à les exploiter, dès que la notoriété de ces sites aura été étendue ?

S'agissant de ce risque particulier, nous considérons qu'il est du devoir de la DGAC d'agir de façon préventive en faisant fermer d'urgence ces sites internet qui constituent un danger pour la nation. Alors que le plan Vigipirate est en vigueur, nous rappelons qu'à la suite des événements du 11 septembre 2001, les services du ministère de la défense n'ont eu de cesse d'alerter les associations aéronautiques sur leur devoir de vigilance. Pour preuve, en Annexe 3 à cette lettre, le courrier de 2003 de la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) de Bordeaux adressé aux aérodromes et aéro-clubs d'Aquitaine, rappelant la nécessité de « *rester particulièrement attentif sur les points suivants* :

- *Nouveaux membres utilisateurs ou clients ponctuels ou inconnus*
- *Sérieux et motivation des personnes lors des formalités de location, de demande de prestation aérienne ou d'inscription*
- *Opportunité et adéquation des vols envisagés avec la réglementation en vigueur et les contraintes imposées par le contexte actuel (zones sensibles ou/et à risques)*
- *Comportement atypique ou modification de l'activité habituelle des pilotes ou élèves-pilotes* »

2. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bulletin_securite_DSAC_No13.pdf

A la lumière de cette sensibilisation, les possibilités offertes par ces sites internet mettent en évidence l'irresponsabilité de leurs propriétaires et leur méconnaissance des contraintes en vigueur en aéronautique, qui exposent des pilotes, jeunes pour la plupart notamment en terme d'expérience aéronautique, à des prises de risques inconsidérées pour eux-mêmes et pour autrui.

Enfin, concernant le travail dissimulé, l'argument du partage des coûts du vol ne saurait suffire à empêcher la requalification en TPP des prestations proposées.

Dans le cas du co-avionnage, le véritable bénéficiaire est le site internet qui se rémunérera de façon directe (en prélevant une commission) ou indirecte (par le biais d'espaces publicitaires).

Par conséquent, c'est le site internet qui devrait disposer d'un Certificat de Transporteur Aérien (CAT) lui permettant d'exercer son activité d'offre de vols à destination du public.

Nous ne pouvons pas ne pas souligner ici une certaine analogie avec la pratique du « Pay to Fly » (« payer pour voler », c'est à dire pour travailler), grâce à laquelle des compagnies contraignent abusivement des pilotes totalisant peu d'heures de vols à payer pour exercer leur activité et acquérir une expérience.

Nous pensons qu'il ne convient pas d'accorder crédit aux propriétaires de ces sites internet lorsqu'ils se présentent comme des philanthropes cherchant à offrir un service gratuit pour la communauté des pilotes.

Leur parcours professionnel (cf. les C.V. disponibles sur linkedIn de certains des responsables des sites internet concernés) démontrent qu'il s'agit de personnes intéressées et cherchant à monétiser leur « start-up ».

Par ailleurs, il est regrettable que des sites internet comme coavmi.com ou cofly.fr aient bénéficié d'une subvention de la Banque Publique d'Investissement (BPI) (cf. l'article « Coavionnage, la fausse « bonne idée » » du 10 juin 2015 du journal en ligne aerovfr ⁽³⁾ ainsi que la mention relative à BPIFrance présente sur les sites internet sus-nommés en Annexe 5 à cette lettre).

Nous rappelons la règle des 4P (Produit, Public, Prix et Publicité) telle que définie par le Bulletin Officiel des Impôts n°208 du 18 décembre 2006, qui sert à déterminer la lucrativité des associations par les services fiscaux et pourrait être appliquée à ce type de modèle économique pour en démontrer la nécessaire requalification dès lors que l'aéronef exploité serait la propriété d'une association.

Toujours concernant la lucrativité, nous souhaitons vous alerter sur la possibilité de prolifération de ce type de vols « taxis » dans les départements d'outre-mer, dont la géographie s'y prête particulièrement. Elle se ferait au détriment de la fragile industrie des compagnies aériennes locales régulièrement implantées.

La brochure de la DGAC Antilles – Guyane précédemment mentionnée rappelle d'ailleurs cet état de fait.

D'autres problèmes de deuxième ordre nous paraissent néanmoins importants à souligner :

- déclaration douanière
- non perception des charges fiscales qui auraient dû avoir lieu
- concurrence déloyale vis à vis de l'aviation taxi

Les inquiétudes sont également grandes en cas d'incident ou d'accident quant à la responsabilité des différentes parties étant donné qu'il n'existe dans ce cas aucun CTA couvrant la partie proposante (le

3 <http://www.aerovfr.com/2015/06/coavionnage-la-fausse-bonne-idee/>

site), le pilote et le propriétaire de l'avion. Les assurances ne manqueraient pas, en effet, de faire valoir leurs clauses d'exclusion.

Alors que des pratiques de TPP illicite sont déjà régulièrement sanctionnées en conseil de discipline de la DGAC, nous considérons que cette nouvelle forme d'offre de transport doit faire l'objet d'une attention particulière de la part des services de la DGAC et de la GTA.

Aux États-Unis, la Federal Aviation Administration (FAA) a procédé à la fermeture en 2014 de 2 sites internet qui avaient vu le jour en 2013 et 2014 et proposaient le même type de service de co-avionnage (airpooler.com et flytenow.com).

Compte tenu de l'ensemble des risques et de leur gravité, la fermeture sans autre délai par les autorités françaises compétentes des sites internet concernés constitue la mesure adéquate.

Dans le contexte actuel de dumping social et de « low costisation », d'attaques subies par l'Europe du fait de la concurrence non-équitable des compagnies du Golfe entre autres, de l'absence de réelle protection du secteur aéronautique européen, de l'existence de la pratique du « Pay to Fly », des bases équipages fictives, des contrats d'auto-entrepreneurs fictifs imposés aux pilotes par certaines compagnies ou encore de recours à l'emploi de navigants sous contrat de travail de droit extra-communautaire et opérant pour des compagnies basées en Europe, il nous paraît important que la France se positionne vers l'encadrement strict des nouvelles offres de transport.

S'agissant du co-avionnage, nous pensons que la législation en vigueur permet de faire respecter le principe fondamental du partage des frais entre pilotes de loisir et leurs passagers de connaissance. Si cette interprétation n'était pas la vôtre, alors nous souhaitons qu'un texte de loi soit rapidement mis en œuvre et permette de revenir à ce principe.

Je me tiens à votre disposition pour évoquer plus directement ce problème majeur, notamment au travers d'un rendez-vous.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes respectueux hommages.

Arnaud MICHEL
Président de l'USPNT

-

Annexes

Annexe 1 – Liste des sites internet recensés proposant un service de « co-avionnage ».....	9
Annexe 2 – Page 3 de la brochure « PASSAGERS Avez-vous pensé à votre sécurité ? »	12
Annexe 3 - Courrier du 9 avril 2003 de la GTA dans le cadre de Vigipirate	13
Annexe 4 - Question écrite n° 07779 de M. Jean-François Le Grand sur les baptêmes de l'air	14
Annexe 5 – Extrait sites internet coavmi.com et cofly.fr faisant apparaitre le soutien bpifrance	15
Annexe 6 – Extrait site internet coavmi.com faisant apparaitre des offres de vol.....	16
Annexe 7 – Extrait site internet cofly.fr faisant apparaitre des offres de vol.....	19
Annexe 8 – Extrait site internet wingly.io faisant apparaitre des offres de vol	20
Annexe 9 – Extrait site internet winshare.fr faisant apparaitre des offres de vol	22
Annexe 10 – Offre tarifaire d'abonnement au service cofly.fr	24
Annexe 11 – Comparaison tarifaire	25
Annexe 12 – extraits de la FAQ de coavmi.com à destination des pilotes	26
Annexe 13 – extraits de la FAQ de wingly.io	28
Annexe 14 – extraits de la FAQ de cofly.fr.....	29

**Annexe 1 – Liste des sites internet recensés
proposant un service de « co-avionnage »**

Adresse internet	Copie d'écran																								
<p>http://aerotransactions.fr/tous-les-vols-en-co-avionnage-8ff7</p>	 <p>Tous les vols en co-avionnage</p> <ul style="list-style-type: none"> Proposer un vol Liste des vols Principe du coavionnage La charte de coavionnage <table border="1"> <thead> <tr> <th>Date</th> <th>Type</th> <th>Départ - Arrivée</th> <th>Places</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>août 2015</td> <td>Vol local</td> <td>Meaux</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>août 2015</td> <td>Aller-retour</td> <td>LFPN » LFKC</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>août 2015</td> <td>Vol local</td> <td>LFPN</td> <td></td> </tr> <tr> <td>août 2015</td> <td>Vol local</td> <td>Lognes LFPL</td> <td></td> </tr> <tr> <td>août 2015</td> <td>Aller-retour</td> <td>Béziers » Grenade</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	Date	Type	Départ - Arrivée	Places	août 2015	Vol local	Meaux	1	août 2015	Aller-retour	LFPN » LFKC	2	août 2015	Vol local	LFPN		août 2015	Vol local	Lognes LFPL		août 2015	Aller-retour	Béziers » Grenade	2
Date	Type	Départ - Arrivée	Places																						
août 2015	Vol local	Meaux	1																						
août 2015	Aller-retour	LFPN » LFKC	2																						
août 2015	Vol local	LFPN																							
août 2015	Vol local	Lognes LFPL																							
août 2015	Aller-retour	Béziers » Grenade	2																						
<p>http://coavmi.com</p>	 <p>Recherchez un vol près de chez vous !</p>																								
<p>http://www.cofly.fr</p>	 <p>Volez en toute convivialité !</p>																								

<http://helloworld.com>



Comme le co-voiturage, mais en avion

NOUS DÉCOUVRIR ↓

BOOKING ↓

Quelques vols déjà planifiés

Départ	Destination	Date	Spécificité
--------	-------------	------	-------------

<http://offwefly.eu>



Off We Fly

Aide ▾ Inscription Connexion Prix d'un trajet

VOYAGEZ EN COAVIONNAGE

Décollage !

<http://wingly.io>



wingly

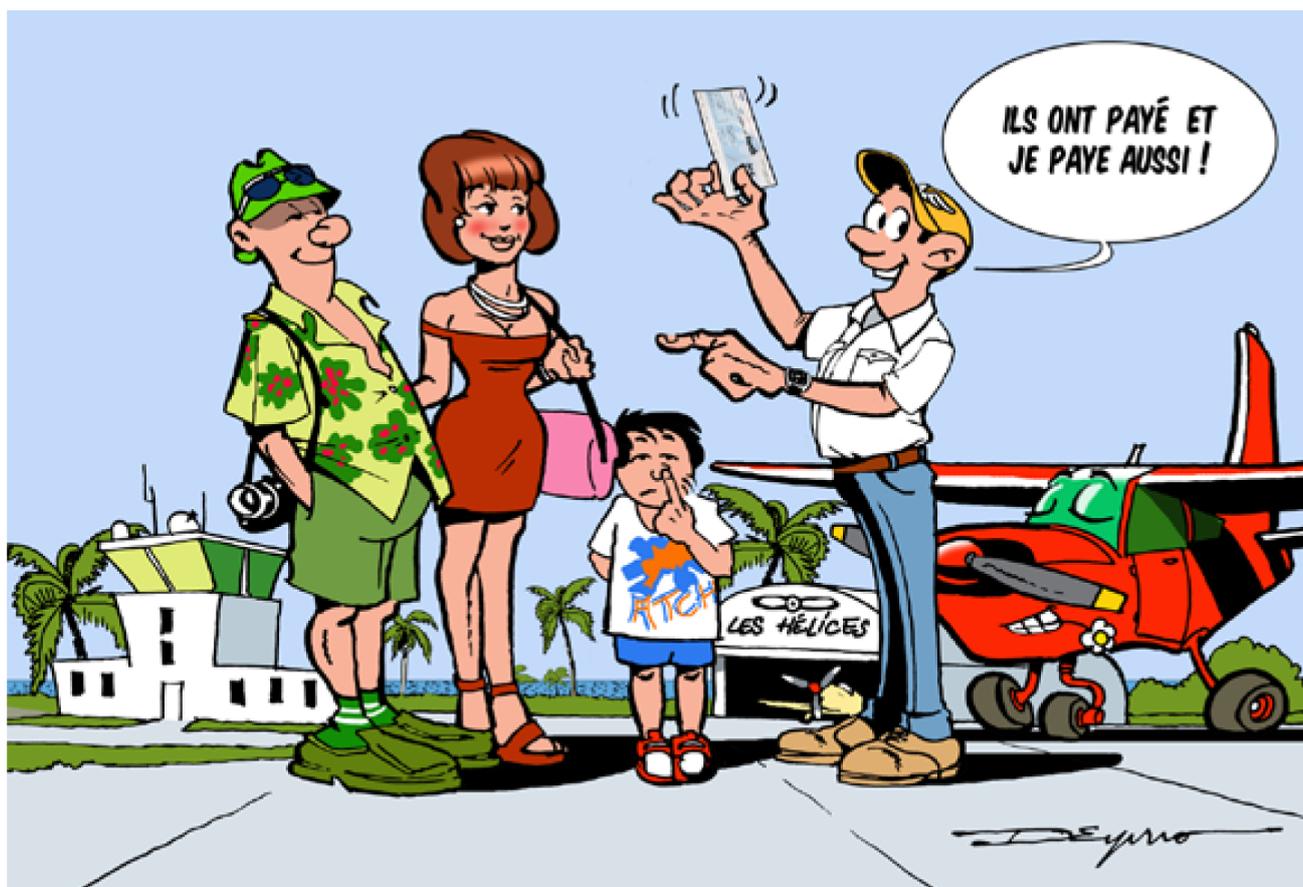
Une nouvelle façon de voler.
Une nouvelle façon de partager : wingly !

Découvrez le Teaser ↻

Le CoAvionnage, frais partagés en avion privé



<http://wingshare.fr>



Petit vol entre amis !

Les BONS AMIS..

si un membre de votre entourage (ami, parent, collègue, etc.) est titulaire d'une licence de pilote d'avion, il peut légalement effectuer un vol à caractère de loisir avec vous sans être redevable des exigences mentionnées ci-contre, à la condition de partager l'intégralité des frais de manière équitable entre tous les occupants de l'avion, y compris lui-même, ou d'offrir le vol.

...⊘ les MAUVAIS PLANS

Déclinez les sollicitations d'un pilote ne faisant pas partie de votre cercle de relations directes et qui propose de vous amener à destination sous le couvert d'un partage des frais du vol.

**Annexe 3 - Courrier du 9 avril 2003 de la GTA dans le cadre de Vigipirate
aux aérodromes et aéro-clubs d'Aquitaine**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

COPIE



**GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS
COMPAGNIE DE BORDEAUX**

BP 150

33998 - BORDEAUX-ARMÉES

**Téléphone : 05.57.92.81.44
Fax : 05.57.92.81.46**

Mérignac, le 9 avril 2003

N° 367 /2

OBJET : Surveillance de l'activité aéronautique dans le cadre du plan « VIGIPIRATE »
Renforcement des mesures de sûreté et de vigilance.

En raison du conflit en IRAK et du renforcement des mesures contenues dans le plan "VIGIPIRATE", une surveillance accrue de l'activité aéronautique a été mise en œuvre. Dans ce cadre, il est important de rester particulièrement attentif sur les points suivants :

- Nouveaux membres utilisateurs ou clients ponctuels ou inconnus.
- Sérieux et motivation des personnes lors des formalités de location, de demande de prestation aérienne ou d'inscription.
- Opportunité et adéquation des vols envisagés avec la réglementation en vigueur et les contraintes imposées par le contexte actuel (zones sensibles ou/et à risques).
- Comportement atypique ou modification de l'activité habituelle des pilotes ou élèves-pilotes.

Il conviendra d'être en mesure de rendre compte des mouvements de chacun de vos aéronefs à partir des carnets de route qui devront être scrupuleusement renseignés à l'issue de chaque vol. La sécurité des appareils devra être renforcée afin de prévenir tout vol ou tentative de vol. Une procédure de contrôle strict de l'accès aux clés des aéronefs sera mise en place, si cette prescription n'est pas déjà réalisée.

Vous ne manquerez pas par ailleurs de signaler tout événement particulier nécessitant l'intervention des services de police territorialement compétents en raison du lieu d'implantation de vos installations.

Cordialement.

Le Chef d'escadron Jean-Jacques **RHÉ**
commandant la compagnie de GTA de
BORDEAUX

**Aérodromes et Aéro-clubs d'AQUITAINE
et de POITOU-CHARENTE**

Annexe 4 - Question écrite n° 07779 de M. Jean-François Le Grand sur les baptêmes de l'air

Réglementation applicable aux baptêmes de l'air

11e législature

Question écrite n° 07779 de M. Jean-François Le Grand (Manche - NI)

publiée dans le JO Sénat du 23/04/1998 - page 1297

M. Jean-François Le Grand attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences pour de nombreux aéroclubs de l'application de l'article L. 330-1 du code de l'aviation civile dans sa rédaction issue de la loi no 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports qui fait obligation au pilote utilisé par un aéroclub pour la réalisation d'un baptême de l'air rémunéré d'être détenteur d'une licence de navigant professionnel puisque l'appareil du club serait exploité contre rémunération. La rémunération de ces baptêmes de l'air représentant une part non négligeable des recettes de nombreux petits aéroclubs régis par le statut d'association loi 1901, l'application stricte de cette nouvelle réglementation risque de mettre rapidement en péril l'équilibre financier de ces associations avec les conséquences que l'on peut imaginer pour assurer l'entretien du matériel volant et pour la sécurité des usagers de ce matériel. Dans la mesure où l'utilisation de pilotes privés détenteurs de toutes les capacités réglementaires pour exercer ce type de vol circulaire sans escale ne repose absolument pas les problèmes de sécurité pour les personnes transportées, il lui demande de bien vouloir assouplir les dispositions de cette nouvelle réglementation qui apparaît aux responsables d'aéroclubs comme un nouveau carcan administratif.

Réponse du ministère : Équipement

publiée dans le JO Sénat du 20/08/1998 - page 2704

Réponse. - La pratique des baptêmes de l'air à titre onéreux, par des membres bénévoles des aéroclubs, remonte en France à une tradition ancienne. Pour autant, cette pratique est en contradiction avec la réglementation actuelle sur les brevets et licences du personnel navigant si le pilote ne dispose pas du brevet de pilote professionnel. Inspirée des règles fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, la réglementation française, qui ne traite pas spécifiquement des baptêmes de l'air, ne permet pas à un pilote privé, même non rémunéré, d'être aux commandes dès lors que l'avion est exploité contre rémunération. Les autorités conjointes de l'aviation civile européenne, qui ont élaboré un projet de réglementation sur les brevets et les licences, ont pris la même position. Le ministère de l'équipement, du logement et des transports n'est pas hostile au maintien de cette activité, qui permet notamment aux aéro-clubs de promouvoir l'aviation légère auprès des jeunes, avec l'appui de l'éducation nationale, et de contribuer à la vie et à l'animation locale. Encore faut-il qu'elle reste dans des limites telles qu'elle ne se traduise pas, pour les entreprises de transport aérien, par une concurrence déloyale, et qu'elle s'exerce dans des conditions permettant d'assurer la sécurité des passagers. C'est en ce sens qu'une concertation est menée sur un projet de décret spécifique aux aéro-clubs, réglementant les vols locaux réalisés par les pilotes bénévoles.

Annexe 5 – Extrait sites internet coavmi.com et cofly.fr faisant apparaître le soutien bpifrance



EUR ▼

FR ▼

CONNEXION

INSCRIPTION

AIDE



Un projet soutenu par :



La plateforme coavmi.com est un nouveau service de coavionnage ouvert à tous.

Les pilotes privés ayant prévu d'effectuer un trajet en avion proposent leurs places vides sur la plateforme.

Chaque utilisateur du site peut ensuite réserver une des places et ainsi partager les frais de vol (location de l'avion, essence, frais de parking à l'aérodrome...) avec le pilote.

Les profils des pilotes sont systématiquement validés par l'équipe Coavmi avant de pouvoir proposer des place pour un trajet en avion.

Le but de cette plateforme est de démocratiser l'accès à l'aviation privée, et permettre à chacun de profiter des avantages de cette pratique.

Avoir accès à plus de 400 aérodromes rien qu'en France permet des trajets plus flexibles et presque porte à porte !

Vous voulez savoir quel est l'aérodrome le plus proche de chez vous ?

Cofly



Accueil

Modérations

Bourse aux événements

Messagerie

Ils nous font confiance, partenaires, fournisseurs



Annexe 6 – Extrait site internet coavmi.com faisant apparaitre des offres de vol

http://coavmi.com/recherche/tous-les-vols

coavmi EUR FR CONNEXION INSCRIPTION AIDE RECHERCHER UN VOL PUBLIER UNE ANNONCE

Oui
 Non

ETENDRE MA RECHERCHE

30km

5km 55km

TYPE D'AVION

Tous

Standard

Confortable

Luxueux

DÉLAIS DE RÉPONSE

Tous

Automatique

Manuelle < 3h

BIGGIN HILL ► MARCK
Vol par beau temps (VFR)
26/07/2015 à 17h30 - Durée : 02h00
Avion : Cirrus - SR20

 Afuz N.
37 ans
Pilote privé

180.00€
3 place(s) restante(s)
DÉLAIS DE RÉPONSE : AUTOMATIQUE

BREST ► BREST
Vol par beau temps (VFR)
26/07/2015 à 10h30 - Durée : 03h00
Avion : Diamond - DA40NG

 Eric B.
46 ans
Pilote privé

50.00€
1 place(s) restante(s)
DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 12H

http://coavmi.com/recherche/tous-les-vols

coavmi EUR FR CONNEXION INSCRIPTION AIDE RECHERCHER UN VOL PUBLIER UNE ANNONCE

Manuelle < 3h
 Manuelle < 12h

CALAIS ► BIGGIN HILL
Vol par beau temps (VFR)
25/07/2015 à 16h30 - Durée : 02h00
Avion : Cirrus - SR20

 Afuz N.
37 ans
Pilote privé

180.00€
3 place(s) restante(s)
DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 3H

► DEAUVILLE
Vol par beau temps (VFR)
22/07/2015 à 09h00 - Durée : 01h00
Avion : cessna - 172S

 Swan G.
22 ans
Pilote privé

75.00€
2 place(s) restante(s)
DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 6H

LE TOUQUET-PARIS-PLAGE ► PARIS
Vol par beau temps (VFR)
19/07/2015 à 15h00 - Durée : 01h00
Avion : BELL - 407

 Christophe D.
48 ans
Pilote privé

250.00€
2 place(s) restante(s)
DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 3H

http://coavmi.com/recherche/tous-les-vols

coavmi fly & share differently

EUR FR CONNEXION INSCRIPTION AIDE RECHERCHER UN VOL PUBLIER UNE ANNONCE

<p>PONT-AUDEMER ► DINARD Vol par beau temps (VFR) 19/07/2015 à 10h00 - Durée : 01h00 Avion : BELL - 407</p> <p> Christophe D. 48 ans Pilote privé</p>	<p>250.00€</p> <p>2 place(s) restante(s)</p> <p>DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 3H</p>
<p>LOGNES ► GRANVILLE Vol par beau temps (VFR) 19/07/2015 à 09h00 - Durée : 01h30 Avion : ROBIN - DR400-140</p> <p> Benoit G. 28 ans Pilote privé</p>	<p>130.00€</p> <p>3 place(s) restante(s)</p> <p>DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 3H</p>
<p>LOGNES ► PERPIGNAN Vol par beau temps (VFR) 16/07/2015 à 06h00 - Durée : 02h30 Avion : Piper - Pa28-R200</p> <p> Mehdi K. 28 ans Pilote privé</p>	<p>160.00€</p> <p>2 place(s) restante(s)</p> <p>DÉLAIS DE RÉPONSE : AUTOMATIQUE</p>

http://coavmi.com/recherche/tous-les-vols

coavmi fly & share differently

EUR FR CONNEXION INSCRIPTION AIDE RECHERCHER UN VOL PUBLIER UNE ANNONCE

<p>VALENCIENNES ► TOUSSUS-LE-NOBLE Vol par tous temps (IFR) 14/07/2015 à 19h00 - Durée : 01h30 Avion : CIRRUS - SR22</p> <p> Julien M. 35 ans Pilote privé</p>	<p>170.00€</p> <p>3 place(s) restante(s)</p> <p>DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 12H</p>
<p>TOUSSUS-LE-NOBLE ► VALENCIENNES Vol par tous temps (IFR) 14/07/2015 à 07h00 - Durée : 01h30 Avion : CIRRUS - SR22</p> <p> Julien M. 35 ans Pilote privé</p>	<p>170.00€</p> <p>3 place(s) restante(s)</p> <p>DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 12H</p>

http://coavmi.com/recherche/tous-les-vols

coavmi fly & share differently

EUR FR CONNEXION INSCRIPTION AIDE RECHERCHER UN VOL PUBLIER UNE ANNONCE +

Oui
 Non

ETENDRE MA RECHERCHE

30km

5km 55km

TYPE D'AVION

Tous

Standard

Confortable

Luxueux

DÉLAIS DE RÉPONSE

Tous

Automatique

Manuelle < 3h

BORDEAUX ► ROUEN
Vol par beau temps (VFR)
05/08/2015 à 11h30 - Durée : 03h00
Avion : Robin - DR400/135

 Killian P.
21 ans
Pilote privé

150.00€

2 place(s) restante(s)

DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 6H

ROUEN ► BORDEAUX
Vol par beau temps (VFR)
04/08/2015 à 16h00 - Durée : 03h00
Avion : Robin - DR400/135

 Killian P.
21 ans
Pilote privé

150.00€

2 place(s) restante(s)

DÉLAIS DE RÉPONSE : MANUELLE < 6H

Annexe 7 – Extrait site internet cofly.fr faisant apparaitre des offres de vol

Bourse aux événements

Filtrer par

Trier par

par date d'ajout décroissante



Vol en patrouille dans l'Est Parisien

Vol aller retour



LFAI NANGIS

Occupation



LFAI NANGIS

1/1



07/08/2015 18:00



1h

[Détail](#)



Survol des Chateaux parisiens

Vol aller retour



Lognes (LFPL)

Occupation



Lognes (LFPL)

0/3



11/08/2015 18:00



1h

[Détail](#)



Vol en patrouille dans l'Est Parisien

Vol aller retour



Lognes (LFPL)

Occupation



Nangis

0/3



Lognes (LFPL)



07/08/2015 18:00



1h 20min

[Détail](#)

Annexe 8 – Extrait site internet wingly.io faisant apparaître des offres de vol

	Jonzac → Les Mureaux verneuil (1 heure/s 30 min) 05.08.2015, 09:00 2 / 2 Sièges restants	119,20 € dont 19,20 € de commission et TVA
	Calais → Vannes (2 heure/s 30 min) 05.08.2015, 11:00 2 / 2 Sièges restants	153,52 € dont 23,52 € de commission et TVA
	Lyon → Joigny (1 heure/s 30 min) 06.08.2015, 09:00 2 / 2 Sièges restants	76,87 € dont 13,87 € de commission et TVA
	La Baule-Escoublac ♂ (Vol de découverte) (1 heure/s) 06.08.2015, 09:00 2 / 2 Sièges restants	63,14 € dont 12,14 € de commission et TVA
	Sarlat → Bergerac (0 heure/s 30 min) 07.08.2015, 17:30 2 / 3 Sièges restants	24,25 € dont 7,25 € de commission et TVA
	Bergerac → Sarlat (0 heure/s 30 min) 07.08.2015, 19:00 0 / 2 Sièges restants	complet
	Sarlat la caneda → Vannes (1 heure/s 30 min) 08.08.2015, 09:00 1 / 1 Sièges restants	132,93 € dont 20,93 € de commission et TVA
	Sarlat - Domme ♂ (Vol de découverte) (1 heure/s) 09.08.2015, 14:00 3 / 3 Sièges restants	44,84 € dont 9,84 € de commission et TVA
	Luxembourg → Grenchen (1 heure/s 45 min) 20.08.2015, 09:00 2 / 2 Sièges restants	90,60 € dont 15,60 € de commission et TVA
	Paris → Genève (1 heure/s 45 min) 21.08.2015, 19:00 2 / 2 Sièges restants	166,10 € dont 25,10 € de commission et TVA

**Chartres → Deauville (0 heure/s 45 min)**

22.08.2015, 10:00
3 / 3 Sièges restants

36,83 €

dont 8,83 € de commission et TVA

**Deauville → Chartres (0 heure/s 45 min)**

22.08.2015, 11:00
3 / 3 Sièges restants

36,83 €

dont 8,83 € de commission et TVA

**Lausanne → Luxembourg (2 heure/s)**

23.08.2015, 13:00
3 / 3 Sièges restants

98,61 €

dont 16,61 € de commission et TVA

**Geneve → Paris (1 heure/s 45 min)**

23.08.2015, 19:00
2 / 2 Sièges restants

166,10 €

dont 25,10 € de commission et TVA

**Paris → Montélimar (3 heure/s)**

28.08.2015, 10:00
2 / 2 Sièges restants

73,44 €

dont 13,44 € de commission et TVA

**Montélimar → Paris (3 heure/s)**

30.08.2015, 15:00
2 / 2 Sièges restants

73,44 €

dont 13,44 € de commission et TVA

Annexe 9 – Extrait site internet winshare.fr faisant apparaître des offres de vol

1

Départ: Le Causse, Aéroport de Castres-Mazamet (DCM), 81290 Labruguière

Destination: Aéroport Lyon - Bron (LYN), 1 Avenue Louis Mouillard, 69500 Bron

Date de départ: **06.08.2015**

Date de retour: ----

Unique || Heure de départ: 17:00 || Heure de retour: ---- || Détails

2

Départ: Aéroport Lyon - Bron (LYN), 1 Avenue Louis Mouillard, 69500 Bron

Destination: Le Causse, Aéroport de Castres-Mazamet (DCM), 81290 Labruguière

Date de départ: **05.08.2015**

Date de retour: **06.08.2015**

Unique || Heure de départ: 09:00 || Heure de retour: 17:00 || Détails

3

Départ: Aéroport de Chalon - Champforgeuil, RN6, 71530 Champforgeuil

Destination: Aérodrome de Lille - Marcq-en-Barœul, Av du général de Gaulle, 59910 Bondues

Date de départ: **05.08.2015**

Date de retour: ----

Unique || Heure de départ: 09:00 || Heure de retour: ---- || Détails

4

Départ: Aérodrome de Lille - Marcq-en-Barœul, Av du général de Gaulle, 59910 Bondues

Destination: Aéroport de Chalon - Champforgeuil, RN6, 71530 Champforgeuil

Date de départ: **30.07.2015**

Date de retour: **05.08.2015**

Unique || Heure de départ: 12:00 || Heure de retour: 09:00 || Détails

Unique offre trajet de Le Causse, Aéroport de Castres-Mazamet (DCM), 81290 Labruguière à Aéroport Lyon - Bron (LYN), 1 Avenue Louis Mouillard, 69500 Bron

[Retour à l'aperçu](#)

[Imprimer](#)

[QR code](#)

[Dites-le à vos amis !](#)

[Signaler une offre](#)

Type et périodicité

Type	Unique
Aller et retour ?	Non, juste aller simple !

Lieu et heure

Départ	De Le Causse, Aéroport de Castres-Mazamet (DCM), 81290 Labruguière à Aéroport Lyon - Bron (LYN), 1 Avenue Louis Mouillard, 69500 Bron à 17:00 le 06.08.2015
Détails	1h45 de vol

[Show route on the map](#)

Informations supplémentaires

Informations supplémentaires	Nombre de passagers: 2 Fumeur: Non Type d'avion: Robin DR 48 Tarif aller: 125,00 EUR
Bagage	Bagage 10 kg max: 2

Annexe 10 – Offre tarifaire d'abonnement au service cofly.fr

CAP 90	CAP 180	CAP 360
OFFRE LANCEMENT	OFFRE LANCEMENT	OFFRE LANCEMENT
à partir de 13,30€	à partir de 9,99€	à partir de 7,49€
9,97 €/mois	6,67 €/mois	4,16 €/mois
adhésion 3 mois	adhésion 6 mois	adhésion 12 mois
15 jours d'essais gratuit	15 jours d'essais gratuit	15 jours d'essais gratuit

Annexe 11 – Comparaison tarifaire

Vol	Tarif « co-avionnage »	Site internet proposant ce tarif	Tarif compagnie aérienne ou ferroviaire	Compagnie aérienne ou ferroviaire proposant ce tarif
Paris-Perpignan	160 €	coavmi.com	179,75 €	HOP !
Paris-Valenciennes	170 €	coavmi.com	60 €	SNCF
Bordeaux-Rouen	150 €	coavmi.com	103,40 €	SNCF
Paris-Genève	166,10 €	wingly.io	112 €	AIRFRANCE
Paris-Bruxelles	90 €	coavmi.com	96,96 €	brussels airlines

Annexe 12 – extraits de la FAQ de coavmi.com à destination des pilotes

Où puis-je aller ?

Vous pouvez aller n'importe où !

Coavmi, une concurrence aux compagnies aériennes classiques ?

Non, le coavionnage n'est pas du transport public.

Un pilote Privé à t-il le droit de prendre des passager et partager ses frais ?

Oui, en France l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif au personnel navigant non professionnel précise à son article 4 : « ... un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers. ». Depuis Janvier 2014 cette lois à est harmonisée à l'échelle européenne par la réglementation 379/2014 : « Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations à motorisation non complexe suivantes peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII : a) vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six ».

Comment fixer le prix par passager ?

Le prix de place se calcule de la manière suivante : somme des frais de vol(*) divisée par le nombre de places dans l'avion (pilote compris).

Ce prix par passager doit être indépendant du nombre de passagers réel.

Nous avons opté pour un prix fixe par place. En effet, c'est ce qui rend la recherche de coavionnage plus simple côté passager. **C'est aussi la méthode qui maximisera vos chances de trouver des passagers, qui auront du coup le sentiment de payer exactement pour une place (comme dans le train!).**

Par exemple : sur un trajet, si vos frais de vol sont estimés à 200€, que vous recherchez 3 passagers, vous devez indiquer une place à maximum 50€ (ou moins bien entendu si vous le souhaitez). Si une seule personne réserve, vous ne pourrez lui demander que 50€, et vous, pilote, paierez le reste.

Autre point important, le prix indiqué dans votre annonce est basé sur une estimation des frais de vol. A la fin du vol, en connaissant vos frais réels, si ceux ci sont différents de vos estimations, vous devrez ajuster la quote-part du passager. Cependant, les frais demandés au passager ne pourront pas être supérieurs à ce qui avait été publié dans l'annonce, pour que celui-ci n'ait pas de mauvaise surprise.

(*) Par frais de vol nous entendons :

Si vous louez l'avion : il s'agit des coûts de location de l'avion, de carburant, des taxes d'atterrissage et des éventuels frais de parking.

Si vous êtes propriétaire : il faudra se baser sur le coût de location du même avion en aéroclub, ajoute le carburant, les taxes d'atterrissage et les éventuels frais de parking.

Mon aéroclub peut-il m'interdire l'accès à ses avions du fait de mon utilisation du site Coavmi ?

Non, Selon le guide FFAero de partage des frais pour les dirigeant d'aéroclub il est écrit :

« Il est donc légal d'emmener des passagers en leur faisant partager les frais, quelle que soit leur qualité de membres ou non membres du club, et cette façon de faire n'est pas considérée comme pratique lucrative,

à condition que :

- le pilote ne fasse aucun bénéfice dans cette opération, il répartit intégralement et de façon égale le prix du vol entre tous les occupants de l'appareil, y compris lui-même.

- le pilote fasse son affaire de la collecte directe des remboursements de frais auprès des passagers, ceux-ci n'apparaissant pas dans la comptabilité du club. En effet, si les passagers étaient amenés à payer directement le club, l'opération serait considérée comme "vente à une personne non membre du club" et serait taxable aux impôts commerciaux.

En cas d'accident, la responsabilité incombe au pilote, à l'A/C et à son président, puisque les activités se déroulent dans le cadre du club. L'assurance RC viendra en garantie des dommages qui peuvent survenir au cours de cette activité. »

Annexe 13 – extraits de la FAQ de wingly.io

Evaluation des utilisateurs

Afin d'augmenter la sécurité et la confiance au sein de la communauté wingly nous avons instauré un système de **notation parmi les utilisateurs**. Après un vol partagé, pilote et passagers sont invités à donner leurs impressions sur le vol et à se donner une note de zéro à cinq. Ainsi est-il facile pour les passagers d'identifier les pilotes en qui ils auraient confiance et pour les pilotes, les passagers qu'ils souhaiteraient emmener à bord avec eux.

Vérification et validation des utilisateurs

Pour s'inscrire en tant qu'utilisateur wingly pilotes et passagers doivent fournir une adresse, un numéro de téléphone ainsi que leur numéro de passeport. Tant que ces informations n'ont pas été fournies par l'utilisateur et vérifiées par wingly, il n'est pas en mesure de proposer, demander ou prendre part à un vol. Le but d'une telle démarche est d'améliorer le niveau de sécurité et de confiance qui règne au sein de la communauté wingly.

De plus, les pilotes doivent fournir leur licence, carnet de vol et un détail de leurs heures de vol. Nous faisons tout notre possible pour vous apporter un maximum de sécurité.

Est-ce légal?

Oui ! Selon l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile, les pilotes sont autorisés à partager leurs vols avec des passagers tant qu'ils en demeurent l'origine. C'est-à-dire qu'ils auraient fait le vol qu'il y ait des passagers ou non. De surcroît, le pilote est seulement autorisé à partager les frais dans la limite du pro-rata du coût du vol et du nombre de passagers.

Assurance

Les passagers, leurs bagages ainsi que les tiers au sol sont couverts par l'assurance de responsabilité civile de l'exploitant de l'aéronef. Elle est obligatoire depuis le 1er mai 2005 en ce qui concerne l'aviation légère et sportive par le règlement européen N° CE 785/2004. **Elle viendra se substituer au pilote en cas d'accident. Les passagers, y compris les membres de sa famille, sont donc assurés grâce à cette garantie RC. Elle est souscrite obligatoirement par l'exploitant de l'avion, en l'occurrence par l'aéroclub, pour chacun des avions qu'il exploite. Les pilotes privés sont couverts par leur assurance personnelle IA (Individuelle Accident). Ils y souscrivent classiquement en prenant leurs licences FFA.**

Système de paiement simplifié

Il ne vous sera pas nécessaire de vous soucier du paiement lors du vol. Les passagers règlent leurs frais directement sur notre plateforme. Une fois le vol accompli seulement, les pilotes sont crédités. Si le vol est annulé, le passager est remboursé du coût total.

Annexe 14 – extraits de la FAQ de cofly.fr

Je n'ai jamais volé, puis-je utiliser Cofly ?

Pour voler en toute convivialité et pour que le vol se passe dans les meilleures conditions possibles, **Cofly recommande d'avoir déjà pratiqué ce type d'activité (pratique du baptême de l'air encadré par un professionnel ou autre) : cela nous permet alors de connaître vos réactions à bord d'un avion léger de loisir.**

Si vous n'avez jamais volé ou si vous cherchez les prestations d'un pilote professionnel, contactez-nous à l'aide du formulaire « nous contacter ». Nous vous informerons et vous fournirons toutes les informations nécessaires pour satisfaire votre demande et vous mettre en relation avec un pilote professionnel.

Je suis un professionnel de l'aviation, puis-je utiliser Cofly ?

Non, les professionnels ne peuvent pas utiliser Cofly pour organiser et promouvoir des événements aéronautiques. Cofly est réservé aux particuliers et aux pilotes privés pour voler ensemble dans des conditions de loisir privé. Cofly n'a pas vocation à être un moyen de transport.

Combien ça coûte ?

Cofly propose 3 types d'abonnements : CAP90, CAP180, CAP360 en fonction de la durée d'utilisation du site voulu pour être mis en relation avec un membre pilote privé ou non pilote. Après avoir pris contact avec le pilote, vous organiserez, ensemble, les termes du vol ou de la sortie, ainsi que ceux des frais occasionnés (restaurants, taxi, carburant, taxes atterrissages, etc).

Le prix dépend du nombre de personnes participant à la sortie , du type de sortie et d'aéronef (avion, ULM, hélico, ballon) , de la durée du vol...

Pour information, le prix de l'heure de vol en France se situe entre 75 et 115 € pour un avion 2/4 places (source FFA).

Combien d'heures de vol puis-je faire, à combien d'événements puis-je participer ?

Autant que vous voulez pendant le durée de votre adhésion.

Il y a plusieurs centaines de milliers d'heures de vol (étude 2014) potentielles en France de jour comme de nuit.

Vous pouvez voler avec qui vous voulez n'importe où en France, à côté de chez vous comme sur votre lieu de vacances.

Plus il y a d'inscrits, plus le nombre de sorties/d'heures de vol possibles augmente.

Les vols déclarés seront tous supérieurs à 40 minutes et un pilote ne peut pas déclarer plus d'1 vol par jour. Vous pouvez participer à plusieurs vols par jour.

Avec qui je vole ? Est-ce bien sécurisé ?

Vous pouvez voler en toute confiance. Vous allez pouvoir découvrir une communauté d'aviateurs pilotes et de non pilotes :

Les Pilotes : Afin de voler dans des conditions optimales et en toute sécurité, Cofly sélectionne

rigoureusement les pilotes membres en fonction de leur niveau d'expérience au moment de leur inscription.

Certains d'entre eux sont des professionnels, d'autres en train de le devenir, d'autres sont des passionnés. Mais tous volent avec Cofly dans les conditions d'un vol de loisir privé, avec une exigence minimum en expérience de vol et en capacité physique. Tous les pilotes privés de France sont soumis à une réglementation française qui est reconnue mondialement comme une des plus sérieuses et des plus rigoureuses.

Les Non pilotes : tous les non pilotes peuvent s'inscrire et être membres sur Cofly. Toutefois, afin de ne pas compromettre le plaisir du vol, Cofly recommande aux non pilotes de connaître leur comportement à bord d'un avion léger de loisir. Nous rappelons que Cofly n'a pas vocation à être un moyen de transport ou à faire des baptêmes de l'air.

Les aéronefs : Tout aéronef est surveillé, soumis à un examen régulier de maintien de navigabilité et entretenu par des personnels qualifiés ainsi que par des organismes agréés. La réglementation aéronautique européenne est très rigoureuse à ce sujet. En France le service à compétence nationale, rattaché à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et chargé de veiller aux respects des normes internationales applicables au domaine de l'aviation civile, est la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC).

Quelle est l'expérience des pilotes ?

Les pilotes inscrits sur Cofly doivent justifier d'une certaine expérience et sont contrôlés tous les 2 ans : le pilote est contrôlé sur ses capacités physiques et mentales en passant un examen médical avec un médecin agréé aéronautique. À l'issue de cet examen, le pilote reçoit une licence médicale qui l'autorise à voler ou non.

Le pilote doit justifier d'une certaine expérience auprès d'un instructeur (en nombre d'heures de vol et nombre d'atterrissages/décollages minimum dans la dernière année) et doit également faire un vol de contrôle, d'au moins 1 heure, avec ce même instructeur.

L'emport de passager ne peut être autorisé que si le pilote prouve un certain nombre de décollages et d'atterrissages, et ce tous les 3 mois.

Si le pilote ne justifie pas ce niveau d'expérience, il est nécessaire qu'il suive un vol avec un instructeur habilité, ou un examinateur, pour réactiver sa licence.

Y a-t-il un âge minimal pour monter à bord ?

Non, il n'y a pas d'âge légal minimum ou maximum pour voler.