

Règlements généraux du contrat de location et utilisation des aéronefs et du matériel de **CPAQ.AERO™**

1. Introduction

Les règlements du présent contrat sont basés sur les recommandations et restrictions de notre compagnie d'assurances, celles de Transports Canada et sur les pratiques courantes dans l'industrie.

Soucieux du bien être et de la sécurité de tous, nous vous recommandons, afin de préserver la qualité de nos rapports présents et futurs, de prendre connaissance de la totalité du document, de le signer en présence du répartiteur (voir annexe II) et de vous y conformer.

L'emploi du masculin dans les textes qui suivent est utilisé uniquement pour des raisons pratiques.

Le terme « Locateur » désigne CPAQ.AERO et le terme « Locataire » désigne l'utilisateur, le pilote ou l'étudiant.

2. Conditions générales de location

- 2.1. L'aéronef doit être réservé si possible par créneaux de 2 heures, les réservations de plus d'une journée seront conditionnelles à l'approbation du chef instructeur, comme la priorité est donnée à l'instruction, il est préférable de prévenir environ 2 à 3 semaines à l'avance. Les règles d'utilisation sur plus d'une journée sont précisées au paragraphe 5 du présent règlement.
- 2.2. Afin de maximiser l'utilisation de nos aéronefs, nous ne pourrions accepter une réservation de 3 créneaux pour une durée de vol inférieure à 4 heures. Toutefois ces conditions sont discutables après analyse de la situation.
- 2.3. Lors de réservation pour une journée ou plus, le pilote devra s'assurer de voler un minimum d'heures par jour soit 5h quelque soit les jours de la semaine. Toutefois, si le pilote a des difficultés à rencontrer les exigences journalières, un montant forfaitaire tel que stipulé au paragraphe 5 sera ajouté à sa facture.
- 2.4. Pour tout vol effectué en dehors des heures d'ouverture, un dépôt obligatoire au compte sera exigé avant le départ ; Le montant sera équivalent aux heures estimées. Les coûts qui en découlent devront être payés le jour suivant.
- 2.5. Si la présence d'un membre du personnel de CPAQ.AERO est requise en dehors des heures d'ouverture, un montant de 32\$ l'heure sera facturé. *Exemple* : lors des vols de nuit en solo afin d'aider à stationner l'aéronef ou lors de départ avant l'heure durant l'hiver afin d'enlever la glace ou la neige ainsi que les housses de protection, etc....
- 2.6. En cas d'annulation pour tous vols réservés, la répartition doit être avertie minimum **36 heures** avant le début du vol. Dans le cas contraire la compagnie portera au compte du pilote des frais relatifs à l'aéronef et le cas échéant des frais reliés à l'instructeur, dont voici les modalités :
 - Aéronef : 1^{ière} omission 50\$ - 2^{ème} omission 60\$ - 3^{ème} omission et plus = 75\$
 - Instructeur : 1^{ière} omission 50\$ - 2^{ème} omission 60\$ - 3^{ème} omission et plus = 75\$La règle de l'article 5.1 s'applique lors d'une réservation pour une journée complète, celle-ci sera réduite de moitié pour une demi-journée.
- 2.7. Il est fortement recommandé de **se présenter 15 à 20 minutes avant le vol**, si le pilote doit différer son départ, il doit en aviser la répartition le plus tôt possible mais en aucun cas le vol ne sera décalé sur le créneau suivant à moins que l'aéronef et, le cas échéant, l'instructeur ne soit disponible.
- 2.8. Les vols sont autorisés au Canada et aux États Unis, excepté l'Alaska, les Bahamas et St Pierre et Miquelon. Pour les vols transfrontaliers, se référer au paragraphe 6 du présent règlement dictant les normes et restrictions
- 2.9. La météorologie étant un facteur important en matière de sécurité, vous trouverez les minimums applicables dans l'annexe 1 du présent règlement.
- 2.10. Aucun vol en condition IFR (IMC) n'est autorisé sur nos aéronefs, sauf en présence d'un instructeur qualifié et sur un appareil équipé IFR à moins de posséder une qualification IFR en vigueur et d'y être autorisé par le chef instructeur, voir le paragraphe 8 pour les exigences.
- 2.11. Sauf autorisation contraire et mentionné dans le carnet de vol du pilote par le chef instructeur ou son délégué, le pilote locataire occupera le siège de gauche.
- 2.12. Quiconque ne tentera de démarrer le moteur à la main à moins d'être autorisé par le chef instructeur et en conformité avec le RAC 602.10.
- 2.13. Si la température est inférieure à - 5° C, sauf pour le Katana +5°C, le moteur doit être préchauffé avant toute tentative de démarrage, de plus vous devez vous informer sur les services disponibles à destination avant de partir (prévoir les frais).
- 2.14. Quel que soit le type d'envolée envisagée, le pilote locataire doit **se conformer en tout temps aux règlements de l'aviation civile (RAC)** ainsi qu'à ceux de CPAQ.AERO et faire preuve de discernement et de discipline aéronautique. À ce sujet nous vous invitons à utiliser les listes de vérifications école pour chaque aéronef ainsi qu'à relire régulièrement votre AIM et votre Entre ciel et terre.
- 2.15. Pour des besoins particuliers tels que vol voyage de jour ou de nuit, la compagnie vous offre en location des casques d'écoute. Le kit de voyage (sangles, entonnoir, huile) est fourni gracieusement avec l'avion par contre tout objet non retourné, perdu ou détérioré sera facturé au pilote locataire.
- 2.16. Il est strictement interdit de fumer et de boire de l'alcool à bord des aéronefs de la compagnie.
- 2.17. Compte tenu que la compagnie doit assumer une franchise (déductible) de **1500\$** par aéronef pour tout incident ou accident, CPAQ.AERO vous demande de souscrire au « Fond de prévoyance » tel que décrit en annexe 2.
- 2.18. Le Locateur doit être informé de tout incident ou accident survenu avant, pendant ou après le vol. Le pilote Locataire s'engage à soumettre un rapport détaillé écrit et signé, incluant le nom et l'adresse de tous les témoins.
- 2.19. Si cet accident a entraîné des dégâts matériels ou blessures corporelles, le pilote doit informer immédiatement la compagnie et se conformer aux instructions décrites dans l'AIM-GEN 3.0 (BST). Une feuille, nommée **URGENCE**, indiquant les personnes et leurs numéros de téléphone, est insérée dans la mallette des documents, obligatoire à bord de tous les aéronefs de la compagnie.

3. Vérification des pilotes monomoteur et multi moteur

- 3.1. Au minimum un vol de vérification est obligatoire pour tout premier vol chez CPAQ.AERO dont le coût est à la charge du pilote locataire.
- 3.2. Tout pilote locataire n'ayant pas volé chez CPAQ.AERO depuis plus de six mois mais moins d'un an devra effectuer quelques posés décollés avec instructeur afin de vérifier ses procédures normales et d'urgences. Si la période excède un an, un vol dans la zone d'entraînement sera requis.
- 3.3. Il est de la responsabilité du pilote d'avoir, en sa possession et en état de validité, tous documents pilote et aéronef requis pour le vol.
- 3.4. Les vérifications en vol effectuées par nos instructeurs seront inscrites et certifiées dans le carnet de vol du pilote.
- 3.5. Les procédures de vérifications porteront sur la sécurité, la connaissance des systèmes de l'aéronef, les procédures d'urgences et les compétences générales du pilote (*ref : RAC 401.05 et 421.05*).

- 3.6. Suivant l'expérience et la compétence du pilote un ou plusieurs vols pourraient être requis sur l'initiative de l'instructeur responsable de la vérification, il faut comprendre que cette mesure sera appliquée uniquement dans un souci constant de sécurité et de bien être pour tous.
- 3.7. Toutes les règles ci-dessus s'appliquent aussi bien pour les vols VFR de jour que VFR de nuit et le cas échéant IFR.
- 3.8. Considérant que pour maintenir leur niveau de compétence et de sécurité et afin de respecter les exigences de notre compagnie d'assurances, tous les pilotes, possesseurs d'une licence et d'un médical valide, doivent effectuer un vol de façon régulière afin de pouvoir exercer leurs privilèges de commandant de bord sur les aéronefs de CPAQ.AERO.

- Pour les pilotes ayant moins de : (-) 100h de vol, **un vol par mois.**
- Pour les pilotes ayant plus de : (+) 100h de vol, **un vol à l'intérieur de 60 jours.**

Les pilotes locataires vérifiés sur plusieurs types d'aéronefs doivent respecter l'article 3.2 pour chaque type

- 3.9. Afin de maintenir à jour votre dossier pilote, nous vous demandons de nous informer de tous changements concernant votre permis, licence, médical ou autres informations pertinentes.
- 3.10. La location du multi moteur en solo ne pourra se faire que sur conditions et sur analyse au cas par cas avec notre assureur. L'expérience totale en heures de vol, l'expérience sur type d'aéronef, la fréquence des vols effectués, les résultats du ou des vols de vérification, les types de vol envisagés, seront les critères utilisés pour déterminer la possibilité de le louer en commandant de bord.

4. **Responsabilité du commandant de bord**

- 4.1. Aucun vol ne sera entrepris sans l'avoir, au préalable, planifié correctement (RAC 602.71 et 602.72), dans le doute, nos instructeurs sont à votre disposition et si vous êtes à l'extérieur nous vous recommandons de téléphoner à l'un d'entre eux.
- 4.2. La planification de vol comporte aussi un « masse et centrage », *Exemple* : un Cessna 172 ne doit pas dépasser 2300 lbs au décollage. La navigation **uniquement** au GPS n'est pas sécuritaire, *exemple* : les batteries se déchargent en vol et vous n'avez pas noté le cap et l'heure d'arrivée. Assurez-vous d'avoir toute la documentation pertinente à jour.
- 4.3. Tous les vols d'un élève pilote en solo doivent être autorisés et supervisés par un instructeur. Dans le cas de vols solo après les heures d'ouverture des frais de 32\$ l'heure seront ajoutés à la facture.
- 4.4. Les vols d'entraînement, autres que les vols de navigation ou de déroutement, doivent être pratiqués dans la zone d'entraînement prévue à cet effet, voir l'annexe 3.
- 4.5. L'élève pilote n'atterrira à aucun autre aéroport que St Hubert et à moins d'y avoir été autorisé par écrit dans son carnet de formation par son instructeur.
- 4.6. Nous vous demandons de respecter de façon absolue le RAC 602.03 (pilote) et 602.04 (passagers) concernant l'alcool ou les drogues.
- 4.7. Aucune personne, autre que le locataire, n'agira en tant que commandant de bord où ne prendra les commandes, à moins de posséder une licence de pilote en bonne et due forme et d'y être autorisé par le chef instructeur.
- 4.8. Le pilote locataire ne peut utiliser l'aéronef contre rémunération ou pour une exploitation commerciale (RAC 401.28).
- 4.9. En aucun cas le pilote locataire ne permettra à un passager de monter ou de descendre de l'aéronef si le moteur est en marche.
- 4.10. Toutes utilisations imprudentes ou négligentes (RAC 602.10) telle qu'un passage à basse altitude pour impressionner les amis est formellement interdit. Nous vous suggérons de relire votre AIM-RAC *paragraphe 5.4 (2)* concernant les altitudes de survol.
- 4.11. Aucune manœuvre acrobatique ou figure de voltige ne sera exécutée intentionnellement, que ce soit en solo ou avec passager à bord, sauf en présence d'un instructeur dans le cadre d'une formation de pilote privé ou professionnel, dans ce cas les seules manœuvres autorisées sont les décrochages, vrilles et spirales.
- 4.12. Si la cabine a été salie, souillée par le pilote, son ou ses passagers, les frais relatifs au nettoyage seront à la charge du pilote locataire. Pour le bien-être de tous, le pilote doit s'assurer qu'il dispose de sac pour le mal de l'air en quantité suffisante pour ses passagers. En outre, il devra s'assurer de ramasser tout débris laissé ou abandonnés par ses passagers.
- 4.13. Le pilote locataire devra signaler au personnel compétent, toute anomalie ou défectuosité rencontrée sur l'aéronef au retour de son vol au moyen d'un formulaire école permettant d'identifier et de détailler la défectuosité ce qui n'exclue pas l'obligation de l'inscrire dans le carnet de route de l'aéronef, cette responsabilité incombant au pilote (RAC 571 appendice C).
- 4.14. À la fin de chaque vol, que ce soit à la base principale ou en escale, le pilote doit mettre en place le blocage des gouvernes, les bouchons moteur, le protège pitot, selon la saison le pare-soleil ou les housses et prendre toutes dispositions pour que l'aéronef ne puisse bouger (cales de roue et sangles d'amarrage), au besoin ; demandez le « kit de voyage » à la répartition avant de partir.
- 4.15. En cas de panne de moteur ou de toute autre situation nécessitant un atterrissage d'urgence sur un aérodrome ou un atterrissage forcé, le pilote locataire devra, prendre toutes dispositions afin d'assurer la sécurité des passagers, de l'aéronef et de l'environnement immédiat, si la situation le nécessite, il devrait suivre les procédures décrites dans le CFS section Urgence et quel que soit le cas, dès que possible, communiquer avec CPAQ.AERO afin de recevoir les directives précises et le soutien approprié.
- 4.16. Tout pilote désirant voler en dehors des heures d'ouverture de la compagnie, devra s'assurer personnellement en téléphonant à la répartition, la veille du vol si c'est un vol tôt le matin ou la journée même si c'est un vol tard le soir, que l'avion sera bien disponible à l'heure souhaitée. De plus il devra compléter une feuille de suivi de vol indiquant clairement l'itinéraire de son vol ainsi que la liste des passagers et fournir un plan de vol. Les formulaires sont disponibles à la répartition. Si le pilote souhaite la présence d'une personne pour l'aider lors du départ ou du retour de son vol, les frais encourus seront alors de 32 \$ l'heure.

5.0. **Vols voyages**

- 5.1. Forfaits concernant les minimums d'heures de vol par jour d'utilisation sur tout aéronef :

Semaine 7/7	
Quel que soit le jour de la semaine	
5 heures ou plus	aucun frais additionnels
4.0 à 4.9 heures	Les heures effectuées + 95 \$ de frais additionnels
3.0 à 3.9 heures	Les heures effectuées + 175 \$ de frais additionnels
2.0 à 2.9 heures	Les heures effectuées + 245 \$ de frais additionnels
1 à 1.9 heures	Les heures effectuées + 325 \$ de frais additionnels

- 5.2. Un dépôt au compte du pilote est requis avant le départ, d'un montant équivalent au nombre d'heures estimées. Un minimum d'heures par jour ou un forfait étant exigé au regard de l'article 2.3 du présent règlement, si pour des raisons météorologiques évidentes le pilote ne peut rencontrer les exigences, le forfait journalier pourrait être révisé.
- 5.3. Tout aéronef loué ayant besoin de se ravitailler en carburant ailleurs que chez CPAQ.AERO sera loué au tarif « dry », au départ l'avion sera donné avec les réservoirs pleins et au retour les réservoirs seront complétés, la différence sera alors facturée avec les heures de vols.
- 5.4. Une inspection accompagnée et signée devrait être effectuée avant et après l'envolée pour tout vol de plus d'une journée et toute(s) anomalie(s) devra (ont) être signalée(s) et identifiée(s) avant le départ.
- 5.5. Le pilote locataire est responsable de tous les frais engagés au cours du vol concernant, le chauffage, le remisage, le stationnement, la sécurité de l'aéronef, les taxes d'atterrissage et les frais supplémentaires lors de ravitaillement en carburant. Il est conseillé de s'informer avant le départ pour tous les aéroports ayant une taxe d'atterrissage.
- 5.6. Si pour une raison quelconque, des réparations sont requises à l'extérieur de l'aéroport de St Hubert, le pilote doit appeler CPAQ.AERO pour obtenir des instructions pertinentes. En aucun cas, le pilote locataire ne peut prendre l'initiative de faire exécuter des travaux mineurs ou majeurs sans approbation.
- 5.7. Aucun survol maritime à plus de 10 Nm du rivage n'est autorisé, vous devez respecter les articles 405.54 et 602.62 du RAC en tout temps.
- 5.8. Il est impératif de s'en tenir aux exigences du RAC 602.88 concernant les minimums de carburant à bord, soit 30 minutes de réserve de jour et 45 minutes de réserve la nuit, par ailleurs nous vous conseillons, quand vous utilisez les données du POH de majorer de 20 % tous les résultats afin d'éviter les mauvaises surprises, exemple : un C.152 ne dispose en réalité que de 3h d'autonomie, les conditions météorologiques, le chargement et la manière d'utiliser le moteur peuvent faire varier la consommation de façon notable.
- 5.9. Le pilote doit informer la répartition, par un moyen quelconque de communication, de son arrivée à l'escale ou à destination en donnant les coordonnées exactes où l'on peut le joindre et prendre toutes les dispositions citées à l'article 4.14.
- 5.10. Les pilotes en formation ne seront autorisés à se poser ailleurs qu'à St Hubert qu'après l'avoir pratiqué avec leur instructeur et autorisé par celui-ci, une mention sera inscrite à cet effet dans leur carnet de formation.
- 5.11. Concernant la navigation de 150 Nm pour la licence de pilote privé, sauf cas de force majeure, seul le tracé identifié en annexe 4 à été approuvé par Transports Canada.
- 5.12. Selon le RAC 602.73, pour tous vols de navigation de jour ou de nuit, un plan de vol ou un itinéraire de vol doit être déposé, à ce sujet un pour tous vols de navigation de nuit nous demandons un plan de vol et un suivi doit être effectué avec le répartiteur ou le chef instructeur.

6. Vols transfrontaliers

- 6.1. Pour tous vols transfrontaliers, le pilote, après signature d'une entente avec CPAQ.AERO, devra démontrer qu'il est en possession de tous les documents légaux et qu'il connaît les exigences relatives à ce type de vol.
- 6.2. Les vols ne pourront être approuvés que sur présentation d'une planification de vol complète et après examen de celle-ci par le chef instructeur ou son représentant ; Le pilote doit disposer de toute la documentation aéronautique légale américaine.
- 6.3. Le pilote doit avertir, par un moyen quelconque de communication, la compagnie à chaque escale de fin de journée en donnant ses coordonnées exactes et prendre toutes les dispositions citées à l'article 4.14.
- 6.4. Tous les frais engagés au cours du vol, concernant le chauffage, le remisage, le stationnement, la sécurité de l'aéronef, les taxes d'atterrissage, la vignette frontalière et les frais supplémentaires lors de ravitaillement en essence sont à la charge du pilote locataire.
- 6.5. Si pour une raison quelconque, des réparations sont requises aux États Unis, le pilote doit appeler CPAQ.AERO pour obtenir des instructions pertinentes. En aucun cas, le pilote locataire ne peut prendre l'initiative de faire exécuter des travaux mineurs ou majeurs sans approbation.
- 6.6. *Le Locateur* ne pourra être tenu responsable d'aucun dommage, perte ou vol actuel ou futur pour toute propriété personnelle laissée à l'intérieur de l'aéronef, résultant de la location d'un aéronef.
- 6.7. *Le Locateur* ne pourra être tenu responsable de la nature des objets, matériels ou matériaux transportés à bord de l'aéronef.
- 6.8. Les règlements concernant les vols voyages et utilisations de piste autre que St Hubert sont bien entendus applicables pour les vols transfrontaliers.
- 6.9. Malgré la souscription au fond de prévoyance cela ne dégage pas le pilote de ses responsabilités et obligations.

7. Utilisation de pistes autres que celles de St Hubert

- 7.1. Les vols ayant comme lieu d'atterrissage des pistes non homologuées par Transports Canada selon la dernière publication du Supplément de vol (CFS) sont interdits à moins d'une situation d'urgence.
- 7.2. Les pistes non recouvertes d'asphalte ou de béton, telle St Mathias, ne seront pas autorisées à moins d'une situation d'urgence ou d'avoir l'autorisation du chef instructeur. Les pilotes qui ne sont pas familiers avec ce type de surface devront y effectuer plusieurs atterrissages avec un instructeur avant de pouvoir le pratiquer en solo, le carnet de vol du pilote sera certifié en conséquence.
- 7.3. Les pistes ayant une longueur inférieure à 2000 pieds ne seront pas permises à moins d'une situation d'urgence ou d'une autorisation du chef instructeur après un vol de vérification.
- 7.4. Le pilote doit s'assurer d'avoir l'équipement nécessaire pour fixer l'aéronef au sol, bloquer les gouvernes, protéger le moteur, pare-soleil, housses d'ailerons et autres accessoires qui pourraient être utiles suivant la destination et/ou la saison. Tout ou une partie du matériel sera fourni sur demande par CPAQ.AERO, tout objet non retourné, perdu ou détérioré sera facturé au pilote locataire.

8. Vol IFR sans instructeur en conditions IMC

- 8.1. Le pilote devra démontrer qu'il possède, si possible, 15 h d'expérience en IFR après l'obtention de sa qualification, dont au moins 5h en IMC et ne sera autorisé qu'après avoir effectué un vol de vérification et avec approbation du chef instructeur ou son représentant.
- 8.2. Pour les pilotes n'ayant jamais volé chez CPAQ.AERO ou ayant effectué leur formation IFR dans une autre compagnie, un vol de vérification, si possible en condition IMC, est obligatoire avant tout vol IFR en commandant de bord.
- 8.3. Les pilotes n'ayant jamais pratiqué l'IFR après leur qualification doivent prévoir un ou plusieurs vols subséquents suite à l'avis de l'instructeur vérificateur.
- 8.4. Après concertation avec le chef instructeur, l'instructeur vérificateur autorisera le pilote IFR en commandant de bord et suivant le cas en VMC ou en IMC.
- 8.5. Le pilote locataire devra présenter une planification de vol en bonne et due forme et s'assurer de pouvoir effectuer le vol en respectant en tout temps les conditions énoncées à l'article 8.6 afin de garantir le retour à la base de départ.
- 8.6. Afin de maintenir son niveau de compétence, tout pilote doit avoir effectué, dans les 30 jours, un vol IFR comprenant au moins une approche de non-précision. Dans le cas contraire, avant d'entreprendre tout vol IFR en commandant de bord, il devra effectuer au minimum une vérification en vol sur plan de vol IFR, si possible en conditions IMC, avec un instructeur qualifié et ce dernier certifiera la vérification.
- 8.7. Pour les minimums météorologiques exigés, Voir en Annexe 1, pour tout vol en commandant de bord.

9. Administration et autres conditions

- 9.1 Sauf autorisation particulière de la Direction, tous frais d'achat de matériel et de location d'aéronefs doivent être payés comptant, par chèque, carte de débit ou carte de crédit immédiatement après chaque vol.
- 9.2 Toutes factures ou tous soldes en souffrance devront être réglés dans les plus brefs délais avant le prochain vol.
- 9.3 Des frais d'administration, sur une base de 24 % par an, soit 2 % par mois, seront imputés mensuellement pour tous comptes en souffrance.
- 9.4 Des frais d'administration de 15\$ seront imputés pour le retour de chèques sans provision.
- 9.5 Les cours théoriques devront être payés dans leur intégralité, avant le deuxième cours.
- 9.6 Lors de la formation pratique, l'instruction préparatoire, le briefing et le débriefing seront facturés en même temps que le vol au tarif en vigueur.
- 9.7 En cas d'incident ou accident ou le pilote locataire est directement ou indirectement responsable, il devra ou non déboursier les frais relatifs en accord avec l'*annexe 2*.
- 9.8 *Le Locateur* se réserve le droit en tout temps de modifier sans préavis le montant de ses services, afin de tenir compte de l'augmentation des coûts d'exploitation et de l'indexation du coût de la vie.
- 9.9 *Le Locateur* ne pourra être tenu responsable d'aucun dommage, perte ou vol actuel ou futur pour toute(s) propriété(s) personnelle(s) laissée(s) à l'intérieur de l'aéronef, résultant de la location d'un aéronef.
- 9.10 Advenant un bris d'équipement qui nécessiterait de revenir à l'aérodrome, sans autre inconvénient que de voir son vol interrompu, le locataire devra défrayer les frais du vol comme n'importe quel autre vol.
- 9.11 Advenant un bris d'équipement qui imposerait au locataire d'interrompre son vol sur un autre aéroport, le *Locateur* mettra tout en œuvre pour aller chercher le locataire, dans ces conditions ce dernier n'aura que la portion de vol ou il a agit comme commandant de bord qui lui sera facturé.
- 9.12 Pour tout dépôt effectué au compte du client, en cas de remboursement partiel ou total, des frais d'administration et financiers, semblables à ceux pratiqués par les institutions financières, seront exigibles au moment du remboursement. À cet égard le remboursement sera effectué par chèque ou directement sur la carte de crédit utilisée initialement par le client et le délai peut aller de 48h à 72h.

10. Divers :

- 10.1 Tous droit et recours du Locateur, en vertu des présentes, sont cumulatifs et non alternatifs et peuvent être exercés dans n'importe quelle séquence ou combinaison.
- 10.2 La tolérance et l'indulgence du Locateur, à quelque égard que ce soit, ne constituent pas une renonciation à toute clause ou condition que le locataire doit remplir et à laquelle elle s'applique.
- 10.3 Le présent contrat est interprété en vertu des lois de la Province de Québec mais le locataire reconnaît que les dispositions au code civil concernant la location de biens mobiliers ne s'appliquent pas au présent contrat ni aux droits, obligation et recours du locataire en vertu des présentes.
- 10.4 Si une ou plusieurs personnes sont obligées en vertu des présentes, leurs obligations sont conjointes et solidaires.
- 10.5 Sauf disposition expresse des présentes au contraire, le présent contrat est au bénéfice des parties aux présentes et de leurs héritiers, exécuteurs testamentaires, administrateurs, successeurs et ayant droit et lie toutes les personnes susmentionnées.
- 10.6 Le locateur peut décider de résilier le présent contrat sans avis pour les motifs suivants :
 - 10.6.1 Défaut du locataire de s'acquitter de tout loyer, frais ou somme dont il est redevable aux termes du présent contrat.
 - 10.6.2 Violation des termes, engagements et conditions du présent contrat par le locataire.
 - 10.6.3 Si le locataire fait cession de ses biens au bénéfice de créanciers ou si une procédure a été intentée contre lui ou ses biens en vue d'une déclaration de faillite, d'insolvabilité ou d'une mise sous séquestre.
 - 10.6.4 Utilisation déraisonnable ou abusive du matériel ou des locaux du Locateur.
- 10.7 Le locataire reconnaît que tous renseignements personnels demandés par le locateur n'ont pour autre but que de respecter les exigences de Transports Canada et les besoins de la compagnie en matière de comptabilité et de gestion et que ces renseignements ne seront en aucun cas divulgués à qui que ce soit sans son consentement.
- 10.8 En vertu de l'article 81.18 de la Loi sur les normes du travail au Québec, une politique sur le harcèlement et les violences en milieu de travail a été mise en place et nous demandons à tous les usagers de CPAQ.AERO d'en prendre conscience et de s'y conformer.

Annexe 1

Minimums météorologiques et réserve de carburant

En double commande - pas d'exercice moteur réduit par température négative**

		Plafond, visibilité et vent	Température
Entraînement ab-initio, Permis loisir, Pilote privé, Pilote professionnel, Multi moteur, IFR	Circuit	Minimum VFR et IFR en espace aérien contrôlé ou non contrôlé selon RAC 602 VFR - AIM/RAC fig. 2.8 IFR - AIM/RAC chapitre 6	-9°C (approche au moteur)
	Zone d'entraînement		-19°C (approche au moteur)
	Vol-voyage		

**Il faut anticiper minimalement une décroissance verticale de la température de 2° par 1000' AGL.

En solo - pas d'exercice ou d'approche moteur réduit par température négative**

		Plafond	Visibilité (SM)	Vent	Température
Élève pilote selon recommandations instructeur VFR	Circuit	1600'	5	Les limites de vent sont celles définies par votre instructeur ou telle que spécifiées dans votre dossier de formation.	Pas plus bas que -10°C
	Zone d'entraînement	2000'	6		-14°C <i>En approche, maintenir environ 1400 RPM avec 20° volets ou +</i>
	Vol-voyage	2500'	8		
Pilote privé ou Professionnel VFR	Circuit	1200'	3	→	Pas plus bas que -9°C
	Zone d'entraînement	1600'	5	Selon les limites de l'aéronef ou + après vérification avec un instructeur	-15°C <i>Dérogation possible suivant l'expérience du pilote et l'avis du chef instructeur</i>
	Vol-voyage		6		Approche au moteur avec + de volets
	Vol de nuit	2500'	10		
IFR	Vol d'entraînement St Hubert, Dorval, Mirabel, St Jean	Approche de précision 500' au-dessus des altitudes minimums publiées (ASL)	1		Selon les limites de l'aéronef
		Approche de non précision 500' au-dessus de l'altitudes minimums publiées (ASL)	1		
	Vol-voyage	Approche de précision 500' au-dessus des altitudes minimums publiées (ASL)	1		
		Approche de non précision 700' au-dessus des altitudes minimums publiées (ASL)	1 1/2		

**Il faut anticiper minimalement une décroissance verticale de la température de 2° par 1000' AGL.

✂ Réserve de carburant : RAC 602.88 / Voir aussi l'article 5.8 du présent règlement

Annexe 1 suite

Minimum de dégagement IFR en Solo

		Plafond Visibilité (SM)
IFR	Vol d'entraînement et vol-voyages	<u>Plusieurs approche de précision</u> 600-1 ou 400-½ au dessus de la plus basse HAT et visibilité, la plus grande des deux
		<u>Une approche de précision</u> 800-2 ou 500-1 au dessus de la plus basse HAT et visibilité, la plus grande des deux
		<u>Approche de non précision</u> 1000-2 ou 500-1 au dessus de la plus basse HAT/HAA et visibilité, la plus grande des deux
		<u>Aucune approche IFR disponible</u> La prévision météorologique ne devra pas être inférieure à 1000 pieds au dessus des altitudes IFR et 5 SM de visibilité qui permettrait l'exécution d'une approche et un atterrissage VFR

- Les minimums de dégagement standard ne seront pas applicables pour la location en solo
- Ces minimums sont utilisés pour les aérodromes servis par des TAF
- Pour les aérodromes servis par des TAF ADVISORY, les minimums seront de 800 pieds au-dessus de la plus basse HAT/HAA utilisable et une visibilité de 3SM
- Pour les aérodromes servis par GFA, les minimums seront :
 - o Pas de nuages en dessous de 1500 pieds au-dessus de la plus basse HAT/HAA utilisable
 - o Pas de Cumulonimbus
 - o Pas de précipitations orageuses, neigeuses ou verglaçantes
 - o Visibilité de 3SM

✈ *Réserve de carburant : RAC 602.88 / Voir aussi l'article 5.8 du présent règlement*

Annexe 2

Acceptation des termes du contrat de location, utilisation du matériel et des aéronefs de CPAQ.AERO dont le siège social est situé au 4850, route de l'aéroport à St Hubert.

Je reconnais, par ma signature, avoir lu, compris et accepté les règlements généraux du contrat de location, d'utilisation des aéronefs et du matériel exploités par CPAQ.AERO et déclare n'avoir eu aucun accident ou incident dans les trois dernières années :

En foi de quoi, je signe à _____, ce _____ jour de _____

Signature du pilote locataire

Parent ou tuteur (si approprié)

Nom et prénom du pilote : _____

Adresse : _____

(en lettres moulées) _____

Numéros de téléphone : Maison : _____ Bureau : _____ Cellulaire : _____

Adresse électronique : _____

✂

Annexe 2

Acceptation des responsabilités incombant au pilote et fond de prévoyance

Étant donné que le ou la pilote locataire d'aéronef est responsable en tout temps de l'aéronef qui lui a été confié, CPAQ.AERO vous demande de **souscrire au fond de prévoyance** (voir article 2.17) tel que défini ci-dessous :

*** Veuillez cocher la case qui correspond à votre choix

*** 200 \$ par année

*** 20\$ par jour de vol réservé uniquement aux pilotes effectuant moins de 12 vols par an

Toutefois, même si le locataire a souscrit au fond de prévoyance, s'il s'avère que suite à une négligence manifeste, entraînant un incident ou accident, reliée à une mauvaise utilisation de l'aéronef et/ou au non-respect des présents règlements, CPAQ.AERO se réserve, après examen des circonstances, le droit de réclamer le plein montant des frais correspondant aux dommages, jusqu'à concurrence du déductible et/ou d'interdire au pilote l'accès à ses aéronefs.

*** Renonciation par le locataire

En cas d'incident entraînant des frais de réparation, dont le pilote locataire est directement responsable, la renonciation par celui-ci entraîne automatiquement le défraiement des dits frais de réparation par le locataire dont au minimum la franchise, dans le cas d'une déclaration à l'assurance.

Déclaration du Locataire : j'accepte, par la présente, de régler au Locateur tout montant découlant d'un incident ou accident dont je serais responsable et que ce dernier devra assumer comme conséquence d'un tel événement.

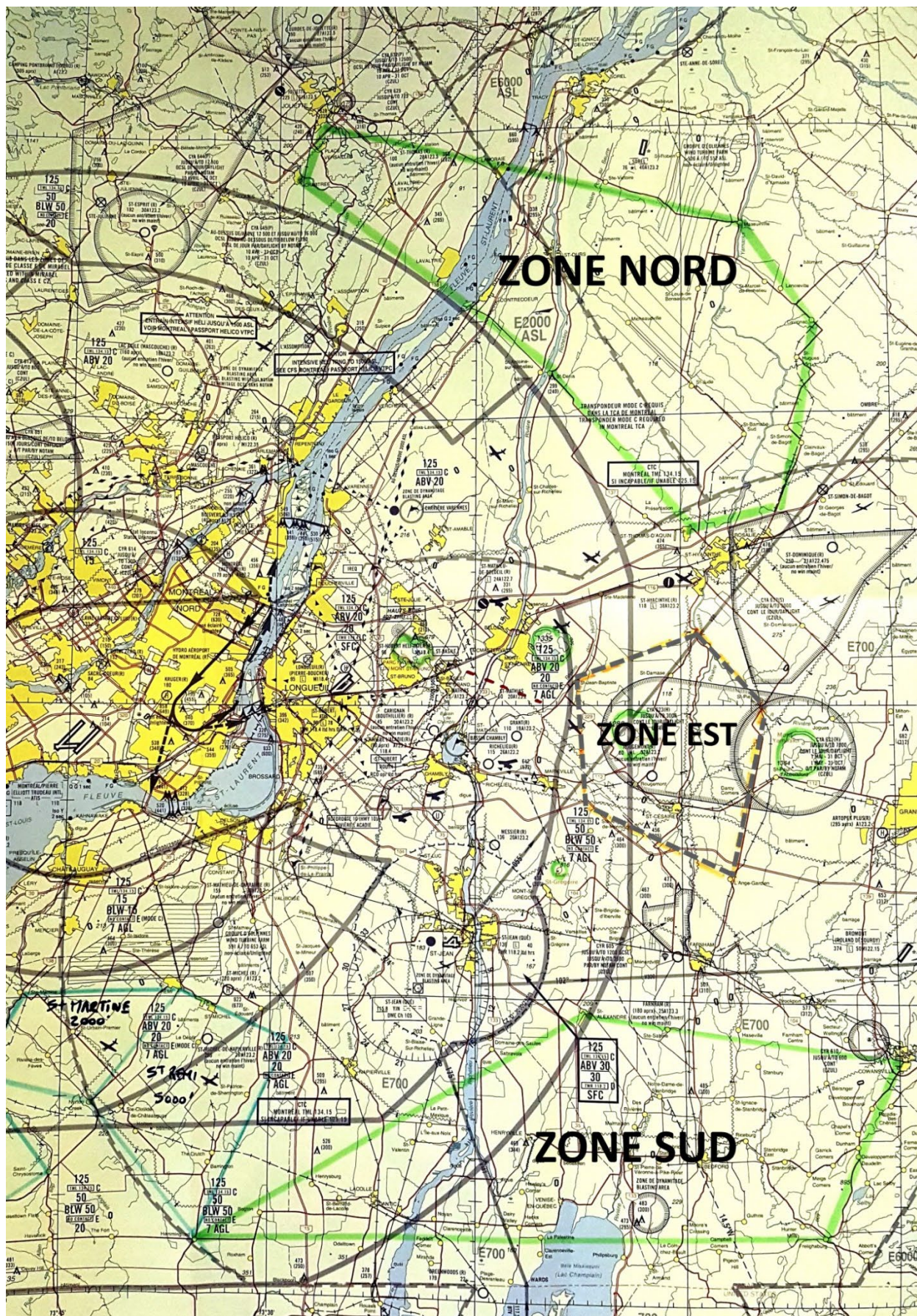
Date : _____ Répartiteur : _____ N° de facture _____

Nom du pilote locataire (en lettres moulées)

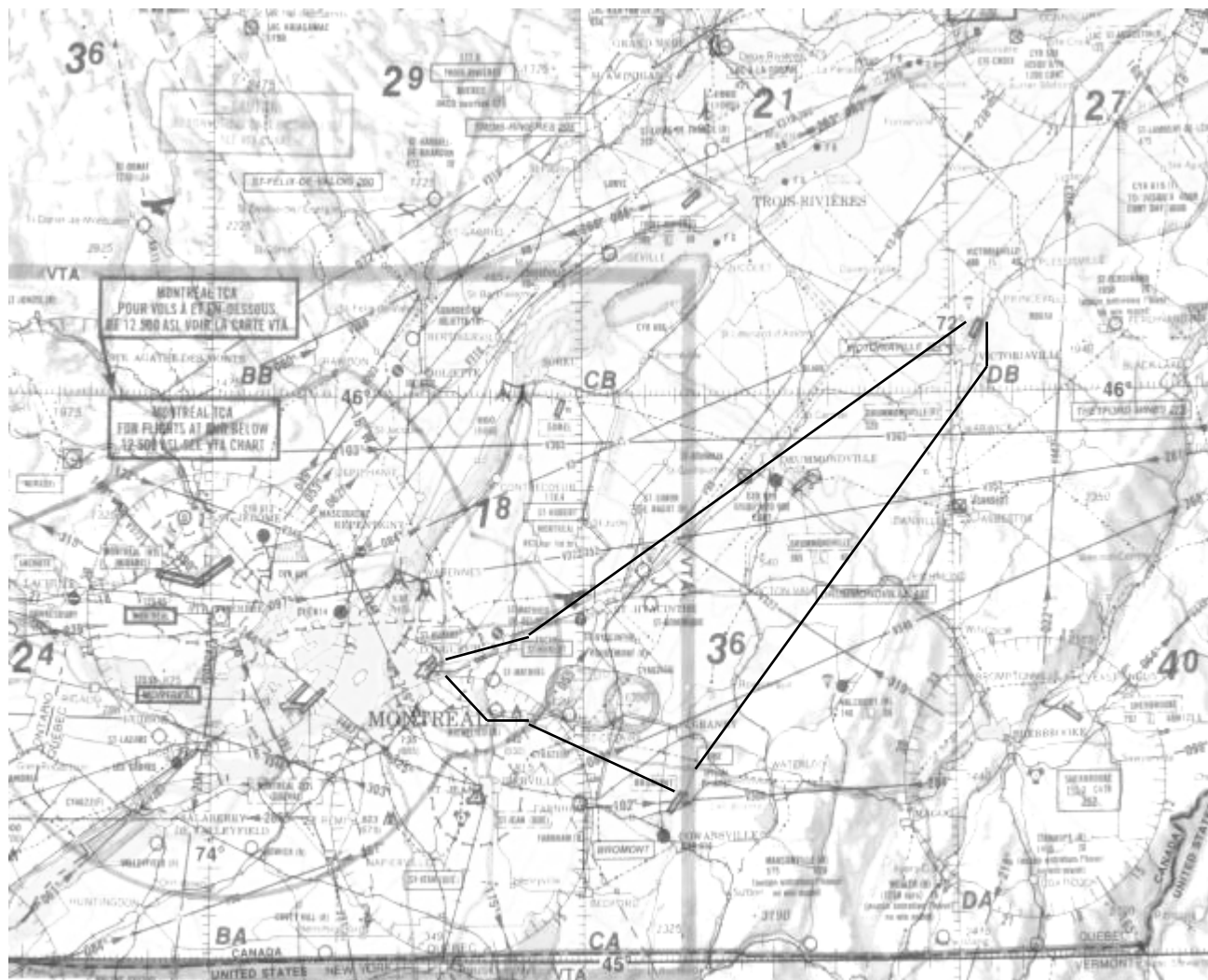
J'accepte les conditions _____

Signature du pilote locataire

Annexe 3



Annexe 4 NAVIGATION 150 MN pour la licence de pilote privé



St Hubert (CYHU) - Victoriaville (CSR3) – Bromont (CZBM) – St Hubert (CYHU)

Arrêt complet à chaque escale :

- Prévoir environ 20 minutes,
- Faire tamponner votre carnet de vol personnel,
- Remplir le carnet de route de l'aéronef,
- Vérifier la quantité de carburant et d'huile.

Durée du vol estimée « 3 h 30 » incluant les escales, prévoir les délais supplémentaires au départ de St Hubert et à l'arrivée.