

Annexe

Notice d'Utilisation

Conditions Générales

Version : 01/04/2026¹

¹ Les modifications / ajouts récents sont surlignés en jaune

SOMMAIRE

I. INFORMATIONS SUR L'AERONEF	2
II. INFORMATIONS SUR LE LOCATAIRE / COMMANDANT DE BORD	4
III. LA RESERVATION DU VOL	5
IV. LA PREPARATION DU VOL	6
V. LE VOL.....	8
VI. LE RETOUR AU HANGAR	11

I. INFORMATIONS SUR L'AERONEF

L'Aéronef

L'Aéronef suivant sera mis à disposition du Locataire durant toute la durée du Contrat :

- Année: 2010
- Fabricant: Cirrus Aircraft
- Modèle: SR22-G3 GTS Perspective
- Immatriculation : N217ET
- Numéro de série : 3637

Les documents administratifs et réglementaires

Les documents suivants seront présents dans l'Aéronef :

- Le document de dédouanement définitif
- La « registration card » (certificat d'immatriculation)
- L' « airworthiness certificate » (certificat de navigabilité)
- La « radio licence »
- La lettre autorisant à utiliser l'Aéronef hors des USA
- Le « lease agreement » entre l'opérateur et le trustee
- Le manuel de vol
- L'attestation d'assurance

Le Commandant de bord est responsable de la présence à bord et de la validité de ces documents pendant le vol.

L'assurance

Le Propriétaire assure l'Aéronef selon les garanties suivantes :

- Responsabilité civile à l'égard des tiers non transportés et des occupants de l'Aéronef
- Corps de l'Aéronef
- Assurance individuelle place pilote

Les limites géographiques imposées par l'assurance et que le Locataire s'engage à respecter sont : EUROPE, MAROC, TUNISIE, à l'exclusion de tous pays sous embargo par la France et/ou les Nations Unies.

Afin de couvrir le montant de la franchise concernant l'assurance de l'Aéronef ainsi que des frais annexes potentiels, le Locataire remet au Propriétaire **un chèque de caution de 5 000 €** au moment de la signature ou versera un acompte du même montant avant chaque vol. Un nouveau chèque ainsi qu'une version signée de cette Notice devront être renvoyés au Propriétaire à la date d'anniversaire du contrat de location si celui-ci n'a pas été résilié.

Documentation

La documentation concernant l'Aéronef (ainsi qu'une copie de cette Notice) sont à disposition du Commandant de bord dans la section Utilisateurs du site internet.

Les tarifs

Le tarif de location de l'Aéronef est de **440 € HT** par heure de vol (voir ci-dessous la définition du Temps de vol). Ce tarif comprend l'utilisation de l'avion, l'essence, et l'huile.

La taxe d'atterrissage à Toussus-le-Noble (LFPN) sera facturée **20.83€ HT** pour chaque atterrissage réalisé sur cet aérodrome (y compris le retour). Les frais d'instruction, le TKS, l'oxygène, toutes taxes d'atterrissage ainsi que tous frais aéroportuaires hors base ne sont pas inclus dans le tarif de location et seront dus par le Locataire.

La facture sera établie sur la base des informations fournies par le Locataire. Toutes les informations de durée de vol, de consommation d'oxygène et de TKS seront par la suite vérifiées et feront l'objet d'une facture supplémentaire si ces consommations n'ont pas été reportées correctement.

Afin de prendre en compte les variations de coût de gestion de l'Aéronef (essence, taxes ADP, handling,...), le Propriétaire pourra modifier le tarif de location de l'Aéronef et de ses accessoires tout en informant le Locataire de la dite modification de tarif. Tous les vols effectués après l'augmentation de tarif seront facturés au nouveau tarif.

Le Locataire ne pourra prétendre à aucune réduction de loyers ou à des dédommagements en cas d'impossibilité d'utiliser l'Aéronef à la suite de panne, de sinistres, de vol ou d'un quelconque problème ayant empêché le vol.

Le tarif du TKS est de **50 € HT** par gallon. La consommation de TKS estimée par le Locataire devra être déclarée lors de l'enregistrement du vol et cette consommation sera ajustée en fonction du niveau de TKS s'affichant dans le cockpit à l'issue du vol.

Le **Temps de vol** à l'issue d'un atterrissage complet sera défini comme la valeur la plus élevée entre :

- (i) la différence du compteur FLIGHT à l'arrivée et celui au départ auquel sera forfaitairement ajouté 12 minutes (0.2 heures) pour prendre en compte les opérations au sol (roulage départ / arrivée, essais moteur, check-lists,...), et
- (ii) la différence du compteur HOBBS à l'arrivée et celui au départ auquel sera forfaitairement déduit 24 minutes (0.4 heures) pour prendre en compte l'attente au point de départ ainsi que les autres opérations au sol (roulage départ / arrivée, essais moteur, check-lists,...).

Ce Temps de vol sera calculé et le forfait sera pris en compte à chaque atterrissage complet du Commandant de bord. Ce calcul sera utilisé dans le cadre de la facturation des heures de vol.

II. INFORMATIONS SUR LE LOCATAIRE / COMMANDANT DE BORD

Compte du Locataire

Lors de la signature du Contrat, le Locataire devra créditer son compte d'au moins 1000 euros à titre d'acompte. Les acomptes devront être versés sur le compte bancaire du Propriétaire dont les informations seront communiquées au Locataire à la signature du Contrat.

Les versements par virement bancaire seront crédités sur le compte du Locataire, et les vols effectués ainsi que tous les coûts s'y rapportant feront l'objet d'un débit. Par la suite, le Locataire devra maintenir un solde positif de son compte.

A la demande du Locataire, une facture pourra être établie à la fin du mois pour l'ensemble des vols effectués sur le mois.

Expérience en heures de vol

Le Commandant de bord de l'Aéronef confirme être titulaire des brevets, licences, certificats médicaux et qualifications exigées pour le pilotage de l'Aéronef et pour la nature des vols effectués et dont une copie devra être remise au Propriétaire à la signature du Contrat de Location. Il s'engage également à maintenir la validité de ses brevets, licences, certificats médicaux et qualifications exigées pour le pilotage de l'Aéronef et à communiquer tout renouvellement de ces documents au Propriétaire.

Afin de pouvoir être autorisé à voler sans instructeur, le Commandant de bord confirme qu'il a l'expérience suivante en tant que pilote :

- Au moins 200 heures de vol en avion
- Au moins 10 heures de vol sur un avion de type Cirrus dont 5 heures sur SR22
- Posséder une licence avec une qualification de vol aux instruments IR ou être en formation dans le cadre de cette licence
- Avoir au moins effectué un vol avec un instructeur agréé par le Propriétaire à l'issue duquel le Commandant de bord a été jugé apte à voler seul (« lâché »)
- Avoir une expérience récente telle que décrite ci-dessous

Si le Commandant de bord ne répond pas à l'ensemble de ces exigences avant le vol envisagé, il aura la possibilité d'acquérir l'expérience nécessaire en volant avec un instructeur agréé avant de pouvoir voler seul sur l'Aéronef.

Expérience de vol récente

De manière générale, même si le Commandant de bord possède l'expérience requise (voir contrat de location), mais qu'il n'a pas volé avec l'Aéronef ou toute autre avion de même type (Cirrus SR22 Perspective) **durant une période supérieure ou égale à 3 mois**, celui-ci devra effectuer une remise à niveau avec un instructeur agréé. Toute expérience de vol récente effectuée sur un autre avion que l'Aéronef devra être justifiée, et le Propriétaire se réserve le droit de demander éventuellement un vol d'instruction avant de pouvoir autoriser à nouveau le Commandant de bord à voler sur l'Aéronef sans instructeur.

III. LA RESERVATION DU VOL

Réservation

Le Commandant de bord pourra consulter le calendrier et effectuer la demande de réservation sur le site de l'Aéronef (www.cirrus-sr22-net.com) en utilisant l'identifiant et mot de passe communiqués par email. La réservation sera également confirmée par email.

En cas de vol avec instructeur, le Commandant de bord sera tenu de prévenir l'instructeur de la réservation ainsi que de toute modification faite sur cette réservation.

Durée de vol

Lorsque la réservation de l'Aéronef est effectuée sur une journée entière ou sur plusieurs jours, le Locataire s'engage à voler au moins 2 heures par jour. Si le départ a lieu après 12h00 (midi), l'engagement sur cette journée n'est plus que d'1 heure. De même pour l'engagement sur la dernière journée, si le retour est effectué avant 12h00 (midi).

En fonction de la période de l'année et de la durée du voyage, une dérogation pourra être accordée par le Propriétaire.

S'il ne respecte pas ces conditions, le Locataire sera redevable d'une pénalité de **120 € HT par heure** de vol non effectuée par jour.

Modification / Annulation

Une fois la réservation acceptée, le Commandant de bord pourra éventuellement modifier ou annuler la réservation sur le site (formulaire « Modification / Annulation » dans la section Utilisateurs).

Dans le cas d'une mauvaise météo le jour du vol, le Commandant de bord pourra annuler à tout moment son vol. Pour toute autre raison, le Commandant de bord pourra demander l'annulation au plus tard 4 jours avant le départ. Le Commandant de bord sera tenu de ne pas abuser de ce droit afin de ne pas bloquer inutilement l'Aéronef.

Dans la mesure du possible, il est recommandé de vérifier la situation météo afin de valider sa réservation.

IV. LA PREPARATION DU VOL

Hangar

L'Aéronef est basé dans le hangar Tudair (bâtiment 230) situé sur l'aéroport de Toussus-le-Noble (78). Un salon d'attente sera mis à la disposition du Commandant de bord et de ses passagers.

Toute manipulation de l'Aéronef dans le hangar est strictement réservée au personnel du hangar.

Les horaires d'ouverture et de fermeture du hangar et du handling sont : 8h à 20h tous les jours.

Handling

Le « handling » de l'Aéronef sera assuré par:

Nabil BALI (Clean Aero Services)
Tel : 06.82.09.46.32

Le Commandant de bord devra contacter (Téléphone / SMS) le handling:

- au moins 4h avant la date prévue du vol du lundi au vendredi,
- au moins 24h avant pour les vols le week-end et les jours fériés,

afin de confirmer la quantité d'essence et les horaires du départ et du retour prévu à Toussus.

L'avion ne sera préparé que dans le cas où le handling a été contacté. Toute manipulation de l'Aéronef dans le hangar Tudair sur l'Aéroport de Toussus-le-Noble sera exclusivement effectuée par le handling.

Le Commandant de bord sera également tenu de prévenir la société de handling de tout changement par rapport à la réservation portant sur l'heure ou le jour du retour.

Pré-vol

L'Aéronef sera mis à disposition en face du hangar avec les pleins demandés.

Une visite pré-vol devra être effectuée en utilisant la checklist incluse dans l'Aéronef.

Le Commandant de bord sera tout de même responsable de la vérification des niveaux d'essence ainsi que de la vérification du niveau d'huile et de TKS et des ajouts éventuels.

Si le **niveau d'huile est à 5 (qt.)** ou en dessous, le Commandant de bord pourra ajouter de l'huile (1 bouteille si le niveau est à 5 et 2 bouteilles si le niveau est à 4) afin d'avoir un niveau d'huile de 6 (qt.). Le niveau ne peut être déterminé avec certitude que si le moteur s'est reposé pendant plus de 12 heures. Une réserve de plusieurs bidons d'huile se trouve dans le coffre de l'Aéronef.

Le réservoir du liquide de dégivrage (TKS) ne sera rempli qu'à hauteur de 6-7.5 Gal (75-95%) au maximum afin d'éviter toute fuite de TKS par l'entrée d'air (niveau qui oscillera entre 5 et 7.5 gal). Avant tout départ, le Commandant de bord sera tenu de relever le niveau d'essence et de TKS qu'il reportera sur le formulaire qui devra être rempli à l'issue du vol (s'il n'y a pas eu d'utilisation de TKS auparavant, ce niveau peut également être relevé au sol pendant les essais moteurs ou pendant le vol en croisière).

Dans le cadre de ses vols, le Commandant de bord devra détenir l'ensemble des informations et cartes nécessaires au vol.

L'Aéronef contient également entre autres les accessoires suivants :

- Le manuel de vol (situé au pied du siège arrière droit), une checklist Cirrus (dans l'accoudoir avant)
- 3 casques Boses X (sur les 3 sièges passagers) + 1 casque Bose X (dans le coffre)
- Une mallette bleue avec le carnet de route de l'avion et les documents réglementaires
- Un kit de câbles USB (situé dans l'accoudoir) afin de pouvoir recharger les téléphones et tablettes ainsi qu'un **adaptateur audio pour lecteur mp3** (qui améliore grandement l'écoute de musique pendant le vol)
- **Un pare-soleil frontal à utiliser lors de chaque stationnement à l'extérieur**

Dans le coffre :

- Des housses de protection pour l'Aéronef (tube de pitot, entrées d'air), ainsi que le purgeur d'essence
- Des cales Cirrus
- Une barre de tractage
- Des cordes d'amarrage (x3) Cirrus
- Plusieurs bidons d'huile ainsi qu'une extension de bidon pour faciliter l'ajout d'huile
- 2 gilets jaunes de haute visibilité
- 2 gilets de sauvetage

Le Commandant de bord devra informer le Propriétaire (voir formulaire internet « Enregistrer un vol ») de tout accessoire manquant.

Une armoire se situant au milieu du hangar (avec étiquette N217ET) contient des bidons d'huile et de TKS ainsi que 2 autres gilets de sauvetage.

V. LE VOL

Vol : recommandations à respecter

Le vol avec instructeur n'est autorisé que dans le cadre d'un lâché sur l'Aéronef ou dans le cadre de la prorogation ou d'un renouvellement des licences du Commandant de Bord. **Les formations ab-initio ne sont pas autorisées dans le cadre de la location de l'Aéronef.**

Le Commandant de bord s'engage à **utiliser l'Aéronef conformément au manuel de vol (« POH ») et à la check-list Cirrus présente dans l'avion** et en particulier (liste non exhaustive):

Préparation

- Vérifier la présence à bord de l'ensemble des documents administratifs réglementaires nécessaires à l'exécution du vol.
- Communiquer au Propriétaire, avant ou après le vol, toute anomalie ou défaut constaté. Le Commandant de bord s'interdira de partir si les conditions ne sont pas remplies pour maintenir la sécurité du vol.

Démarrage

- Le Commandant de bord sera tenu de respecter les conditions suivantes (manette des gaz et pompe d'essence) pour les démarrages en fonction de l'état du moteur. Ces indications ne doivent pas remplacer celles du POH qui devront également être respectées pendant tout le vol.
 - Moteur Froid (température d'huile <100°F)
 - Mixture : Plein « Rich »
 - Manettes des Gaz : Pleine puissance
 - Pompe : Prime 3 à 4 secondes
 - Pompe : Boost
 - Manette des Gaz : Avancé d'1 cm (Le pilote devra s'assurer que le moteur ne démarre pas avec plus de 1000-1100 tr/min)
 - Démarrage puis réduction de la puissance pour obtenir 1000 tr/min
 - Moteur Chaud (température d'huile >100°F)
 - Positionner dans la mesure du possible **l'avion face au vent** (à l'aide de la barre de tractage)
 - Mixture : Plein « Rich »
 - Manettes des Gaz : Pleine puissance
 - Pompe : **Prime 1 à 2 secondes MAX** (le moteur peut être moyé dans le cas d'une utilisation excessive du Prime)
 - Manette des Gaz : Avancé de 2-3 cm (le pilote devra réduire la puissance afin de s'assurer que le moteur ne démarre **pas avec plus de 1000-1100 tr/min**)
 - Pompe : Boost juste avant de démarrer
 - Démarrage puis réduction immédiate de la puissance pour obtenir 1000 tr/min

Le Commandant de bord sera responsable de tout dommage occasionné à la suite d'un démarrage qui ne serait pas en ligne avec les conditions ci-dessus et les restrictions imposées par le POH.

- **Position à respecter pour le fan (ventilation cabine) :**
 - **Avant le démarrage du moteur : OFF**
 - **Au sol : 0/1/2/3**
 - **En vol : 0**
 - **Avant l'arrêt du moteur : OFF**

Roulage au sol

- **Desserrer le « frein de parc » délicatement.** Pour appliquer le frein de parc à l'arrêt, il suffit d'appliquer une pression efficace sur les freins aux pieds et de **tirer doucement sur la commande de frein de parc.**
- **Appauvrir la mixture pour éviter d'être trop « riche » au sol**
- Commencer le roulage une fois que la température d'huile est dans la zone verte (>100°F)
- Pendant le roulage, diriger avec le palonnier et **éviter de garder les pieds sur les freins.** Utiliser le freinage dissymétrique **de manière ponctuelle** pendant les virages et pour s'arrêter. En cas de vent traversier, utiliser le palonnier et les freins occasionnellement pour garder le cap en gardant le manche au vent. Limiter la puissance du moteur au sol afin de contrôler sa vitesse.
- Limiter la puissance du moteur à 1000-1200 tr/min pendant le roulage avec un maximum de 1400 tr/min
- Attendre que la température CHT des cylindres soit dans la zone verte (>240°F) avant d'effectuer les essais moteurs

Vol

- En montée et une fois l'altitude de sécurité atteinte, et sans que cela ne remette en cause la sécurité du vol ou les instructions des contrôleurs, le Pilote devra suivre les consignes ci-dessous **afin de privilégier le refroidissement du moteur et de ne pas dépasser 375°F pour la température des CHT :**
 - Réduire très légèrement la puissance et afficher une vitesse de montée de **125kt.**
 - Garder le moteur plein riche tant que les CHT augmentent.
 - **Lorsque les CHT ont commencé à baisser, appauvrir progressivement la richesse (en évitant de faire remonter les CHT) pour atteindre le Fuel Flow cible en fonction de l'altitude.**
- **En croisière, établir le régime du moteur en suivant les paramètres suivants :**

Niveau	Puissance / RPM	Fuel Flow	Mixture
F070	65% / 2530	13.5 GPH	Entre -20° et -50° LOP (max 1485° EGT)
F080	65% / 2600	13.5 GPH	Entre -20° et -50° LOP (max 1485° EGT)
F100	65% / 2600	13.2 GPH	Entre -20° et -50° LOP (max 1485° EGT)
F110	62% / 2600	12.8 GPH	Entre -20° et -50° LOP (max 1485° EGT)
F120	50% / 2600	12.1 GPH	Entre -20° et -50° LOP (max 1485° EGT)

- Appauvrir ou enrichir le mélange air / essence (en montée, croisière et descente) en respectant de manière stricte les indications du manuel de vol et notamment l'obligation de surveiller et de maintenir les températures des cylindres (CHT) et des gaz d'échappement (EGT) tel que décrit dans ce manuel de vol (les paramètres de vols seront également consultés par le Propriétaire en cas de problèmes mécaniques).
- Utiliser les volets avec précaution (au sol et en vol) :
 - Pour rentrer complètement les volets (position 0%) lorsqu'ils sont sortis (position 100%), le pilote devra d'abord établir la position 50%, attendre que les volets soient arrêtés et que le voyant de position 50% soit allumé avant de rentrer complètement les volets (position 0%).
 - Quel que soit la position des volets, **le Pilote devra impérativement attendre que les volets soient arrêtés (avec le voyant de position allumé) avant de rechanger sa position.**

Le carburant

L'Aéronef est loué avec le carburant.

Une carte Total (code : 9263) et une carte AirBP sont à bord de l'Aéronef dans le carnet de route et pourront être utilisées pour effectuer le plein d'AVGAS 100LL dans tous les aéroports qui acceptent ces cartes. Le Commandant de bord s'engage à conserver la confidentialité du code de la carte TOTAL.

- Pour tout paiement effectué par le Locataire (espèce, CB, chèque...) **en France**, le Locataire sera remboursé des frais engagés pour le ravitaillement dans la limite du prix AVGAS TTC proposé par TOTAL à Toussus-le-Noble et sur présentation de la facture d'essence. **Afin d'être remboursé, le Locataire devra établir la facture au nom du Propriétaire** en indiquant les informations suivantes :
Flyby Services Sarl
40 rue Alexandre Dumas 75011 Paris France
N° TVA : FR94518804786
- Pour tout paiement effectué par le Locataire (espèce, CB, chèque, ...) **en dehors de France**, le Locataire devra également établir une facture **HT sans payer la TVA** pour le plein d'AVGAS (qui n'est pas due à l'étranger dans le cas où la facture est bien établie au nom de Flyby Services en communiquant le numéro de TVA). Le Propriétaire ne pourra rembourser que le montant HT de la facture dans la limite du prix AVGAS proposé par TOTAL à Toussus-le-Noble.

VI. LE RETOUR AU HANGAR

Accident / Sinistre

Pendant toute la durée de location, si l'Aéronef a subi des dommages entraînant des coûts de réparation, de remplacement de certaines pièces ou une perte de valeur, le Commandant de bord s'engage à contacter **immédiatement** le Propriétaire afin de l'informer de l'incident. Le Commandant de bord s'engage à suivre les précautions que le Propriétaire jugera nécessaire ainsi qu'à fournir, **dans un délai de 2 jours** après l'incident, l'ensemble des informations nécessaires à la déclaration auprès des assurances.

Dans le cas où l'accident ou l'avarie mécanique est de la faute du Commandant de bord, le Locataire sera redevable de tous les frais non pris en charges par l'assurance, y compris (liste non exhaustive) :

- les frais de location de l'Aéronef Locataire (à la charge du Locataire) pour l'ensemble de la durée prévue par le, en prenant en compte le quota minimum d'heures de vol,
- les frais de réparation à hauteur de la franchise de l'assurance,
- les taxes de stationnement (pendant la période où l'avion est immobilisé en dehors de Toussus-le-Noble) ainsi que les frais de rapatriement à Toussus-le-Noble, y compris les frais de déplacements éventuels du personnel technique,
- (i) les frais d'immobilisation au-delà de la période de location à hauteur de 120€ HT par jour jusqu'à la réparation complète de l'Aéronef, ainsi que (ii) le montant, calculé sur une période de 3 ans, de la prime annuelle d'assurance supplémentaire engendrée par l'incident. Le Propriétaire s'engage à ne pas facturer plus de **4 000€** au total pour les frais d'immobilisation et la surprime due à l'assurance par le Propriétaire (les autres coûts tels que les frais de location, la franchise d'assurance et les frais de rapatriement ne sont pas inclus dans ce montant maximum),
- tous les autres frais éventuels qui ne seraient pas couverts par l'assurance.

Dans le cas où l'accident ou l'avarie mécanique n'est pas de la faute du Commandant de bord, celui-ci s'engage à aider le Propriétaire à trouver un atelier sur le lieu où l'Aéronef est immobilisé afin d'effectuer les réparations nécessaires. Si l'Aéronef peut être réparé dans le délai de la location, le Commandant de bord s'engage à revenir à Toussus-le-Noble avec l'Aéronef. Dans le cas contraire, le Commandant de bord ne pourra abandonner l'avion qu'après accord du Propriétaire. Les frais seront répartis entre le Locataire et Propriétaire de la façon suivante :

- les réparations et le rapatriement de l'avion ainsi que tous les frais annexes seront à la charge du Propriétaire,
- les heures de vols réalisées jusqu'à l'immobilisation de l'avion seront facturées au Locataire au tarif prévu initialement,
- le rapatriement du pilote, et de ses passagers ne seront pas pris en charge par le Propriétaire.

Le Commandant de bord sera redevable de tous coûts engendrés (les réparations qui en découlent, remplacement de pièces, frais de rapatriement, frais d'immobilisation,...) et qui ne seraient pas couverts par l'assurance dans le cas où :

- le Commandant de bord s'abstient de déclarer au Propriétaire tout incident ou dommages subis sur l'Aéronef dans un délai de 2 jours (toute déclaration tardive à l'assurance entraînant un refus de la garantie par l'assureur), ou
- le refus de la garantie par les assureurs suite à tout autre manquement du Commandant de bord à ses engagements et obligations compris dans le Contrat de location ainsi que dans la Notice.

Retour

Pour tout **changement d'horaire ou de date de retour**, le Commandant de bord devra en informer le propriétaire par email (sr22.net@cirrus-sr22-net.com) et le handling de Tudair par téléphone ou SMS.

Si **les conditions météorologiques** empêchent le retour à Toussus-le-Noble, le Commandant de bord devra décaler son retour afin d'assurer la restitution de l'Aéronef face au hangar Tudair.

A l'exception d'un abandon suite à une panne technique dont le Commandant de bord ne serait pas responsable, si le Commandant de bord abandonne l'Aéronef sur un aérodrome autre que son aérodrome d'attache, le rapatriement de l'aéronef sera effectué aux frais du Commandant de bord qui supportera également tous frais annexes, y compris les taxes de stationnement de l'Aéronef et les frais de déplacements éventuels du personnel technique.

Le Commandant de bord devra laisser l'Aéronef dans le même état où il a été trouvé (casques, ceintures, pare-soleil frontal,...) fermé à clé, sans les freins mais avec des cales autour de la roue avant (cales grises situées dans le hangar près de la porte). La mallette bleue devra être laissée dans l'Aéronef et les clés dans le cache des entrées d'air.

Carnet de route et formulaire internet

A l'issue du vol, le Commandant de bord s'engage à tenir à jour le carnet de route en renseignant les informations suivantes :

- Aérodrome de départ, aérodrome d'arrivée
- Nom du pilote et dans le cadre d'une instruction, nom du pilote et de l'instructeur
- Heure de départ
- Temps de vol, défini comme le temps bloc/bloc
- Heure d'arrivée, définie comme heure de départ + Temps de vol
- Nature du vol
- Niveau d'huile (départ, complément éventuel),
- Niveau d'essence (départ, arrivée, pleins éventuels effectués)
- Avant la mise en route (ou avant le départ): compteur Hobbs, compteur Flight
- Après l'arrêt du moteur (ou à l'arrivée) : compteur Hobbs, compteur Flight

Chaque ligne du carnet de route correspond à un **vol ayant fait l'objet d'un atterrissage complet**. Si le Commandant de bord a réalisé un ou plusieurs touchés avant son atterrissage complet, ils pourront être mentionnés entre l'aérodrome de départ et d'arrivée ou dans la partie « Observations ».

Afin de mettre à jour son compte personnel, le Commandant de bord s'engage également à remplir pour chaque vol **ayant fait l'objet d'un atterrissage complet** le formulaire : « Enregistrer un vol » mis à disposition dans la section « Utilisateur » du site internet en incluant notamment tout commentaire utile pour le Propriétaire (problèmes, accessoires manquants, suggestions,...).

Le Commandant de bord devra renseigner dans la case « commentaires » du formulaire toutes **anomalies, alarmes (alarmes volets, ou autres....) ou problèmes rencontrés pendant la pré-vol ou pendant le vol. La responsabilité du Commandant de bord sera engagée en cas de non déclaration de ces informations.**

Une fois le vol enregistré, le Commandant de bord pourra éventuellement modifier ces informations en envoyant un email à : sr22.net@cirrus-sr22-net.com.