

Piper PA28-181 ARCHER III F-OIQZ

Édition 03/2018



CHECK LIST

Rappel : Cette check-list, conforme au manuel de vol du F-OIQZ, ne vous dispense pas d'une connaissance du manuel de vol.

CODE COULEUR :

READ LIST ACTIONS À EFFECTUER À L'AIDE DU DOCUMENT

DO LIST ACTIONS À EFFECTUER DE TÊTE EXCLUSIVEMENT

CHECK LIST ACTIONS DÉJÀ EFFECTUÉES, À VERIFIER À L'AIDE DU DOCUMENT

BRIEFINGS

PARAMETRES	4
OPÉRATIONS NORMALES.....	6
PREPARATION AVION	6
AVANT MISE EN ROUTE.....	7
MISE EN ROUTE	8
APRES MISE EN ROUTE	9
ROULAGE	9
ESSAIS MOTEURS.....	9
ACTIONS VITALES	10
ALIGNEMENT	10
DECOLLAGE	10
300 FT	11
CROISIERE.....	11
PREPARATION DESCENTE	11
APPROCHE.....	12
FINALE	12
PISTE DEGAGEE	13
ARRET MOTEUR.....	13
PROCÉDURES D'URGENCE	14
VITESSES CARACTERISTIQUES.....	14
FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE	14
PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE	14
PANNE MOTEUR EN VOL.....	15
FEU MOTEUR EN VOL.....	15

FEU ELECTRIQUE EN VOL.....	16
BAISSE PRESSION D'HUILE ou HAUSSE TEMPERATURE D'HUILE	16
BAISSE DE PRESSION D'ESSENCE	16
ATTERRISSAGE FORCE / AMERRISSAGE FORCE	17
GIVRAGE CARBURATEUR.....	17
PORTE OUVERTE EN VOL.....	18
PANNE D'ALTERNATEUR.....	18
SURCHARGE ELECTRIQUE (20 ampères de plus que la normale)	19
SORTIE DE VRILLE	19
REGIME MOTEUR IRREGULIER	20
PERTE DE COMMUNICATIONS.....	21
LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENT	22
Chapitre ATA : 21 Conditionnement d'air	25
Chapitre ATA : 22 Pilote automatique.....	25
Chapitre ATA : 23 Communications.....	26
Chapitre ATA : 24 Circuit Électrique	26
Chapitre ATA : 25 Equipements et accessoires	27
Chapitre ATA : 26 Protection Feu	28
Chapitre ATA : 27 Commandes de Vol.....	28
Chapitre ATA : 28 Circuit Carburant	29
Chapitre ATA : 31 Systèmes Indicateurs et Enregistreurs	29
Chapitre ATA : 32 Train d'Atterrissage	30
Chapitre ATA : 33 Éclairage	30
Chapitre ATA : 34 Navigation	31
Chapitre ATA : 79 Circuit d'Huile	32

Capacité des réservoirs : **2 x 25 USG dont 2 x 1 USG inutilisables**

Quantité d'essence utilisable aux languettes : **2 x 17 USG**

Consommation moyenne : **9,5 USG/h à 65% et 11 USG/h à 75%**

Masse MAX autorisée au décollage : **1157 Kg**

VITESSES LIMITES D'UTILISATION

		CIAS
Vitesse de décrochage en configuration atterrissage	VS0	45
Vitesse de décrochage en configuration lisse	VS1	50
Vitesse maximale de sortie des volets	VFE	102
Vitesse de manœuvre	VA (2550 lbs)	113
	VA (1634 lbs)	89
Vitesse maximale en opération	VNO	125
Vitesse à ne jamais dépasser	VNE	154
Vitesse de meilleure pente de montée (conf. lisse)	Vx	64
Vitesse de meilleur taux de montée (conf. lisse)	Vy	76
Vitesse de finesse maximale	Vfm	76
Vent de travers maximum démontré		17

VITESSES EN OPERATION NORMALE

	KIAS	RPM	VOLETS	Vz
Rotation	60	PG	0°	—
Montée initiale	75	PG	0°	—
Montée normale	80	PG	0°	—
Montée prolongée	85	PG	0°	—
Croisière 65 %	Env. 115	2350	0°	0
Croisière 75 %	Env. 125	2550	0°	0
Descente normale	< VNO	2200	0°	-500
Attente lisse	80	Env. 1800	0°	0
Approche	75	Env. 1800	10°	0
Finale 1,3 VS1	75	Env. 1300	0°	-350
Finale 1,3 VS1	70	Env. 1300	25°	-350
Finale 1,3 VS0	65	Env. 1400	40°	-300
Finale 1,2 VS0	60	Env. 1300	40°	-300

CONSIGNE GENERALE

EFFECTUER LA PREVOL CONFORMEMENT AU MANUEL DE VOL

SI POSSIBLE, MINIMISER L'UTILISATION DE LA BATTERIE LORS DE LA PREVOL

TOUTES LES SERVITUDES ELECTRIQUES SUR OFF

PREPARATION AVION

Carnet de route et doc avion	Vérifiés
Purges	Effectuées si nécessaire
Carburant	Vérifié / ajusté / réservoirs fermés
Niveau d'huile	Vérifié / ajusté / jauge revissée
Gilets, canot, balise	A bord selon besoins
Casques PAX et sacs en papier	A bord selon besoins
Volets	Testés
Compensateur	Position décollage
Commandes de vol	Libres et dans le bon sens
Breakers	Enclenchés
Prise statique de secours	OFF
ATIS (tel 40861300 / 128,8 Mhz)	Noté
Tachymètre	Noté
Servitudes électriques	OFF
Visite prévol	Conforme au manuel de vol

BRIEFING SECURITE PASSAGERS**AVANT MISE EN ROUTE**

Cales, flammes, fourche	A bord
Sièges	Réglés et verrouillés
Frein de park	Serré
Strobe lights	ON
Sélecteur carburant	Réservoir gauche

NOTA 1

Si pas de démarrage après 5s, attendre 20s, puis tout en maintenant la touche PRIME enfoncée, mettre la pompe A ou B sur "ON" pendant 3s **maximum** puis sur "OFF" et relâcher la touche PRIME, avant une nouvelle procédure de démarrage (sans injection).

NOTA 2

Limite démarreur : 6 tentatives max en alternant 2 Injections manette et 3s max de PRIME. Tentatives espacées de 20s puis attendre 30mn.

NOTA 3

Si moteur noyé, démarrer mixture plein pauvre, pompe OFF, plein gaz.

MISE EN ROUTE	
Batterie	ON
Panneau d'alarmes	Testé
Pompes électriques carburant A et B	Fonctionnement et pression OK
Pompes électriques carburant A et B	OFF
Alternateur	ON
Magnéto gauche	ON
Mixture	Plein riche
Gaz	<u>Moteur froid</u> : 4 injections manette VIVES et ouverture gaz 0,5 cm <u>Moteur tiède</u> : 1 injection et ouverture gaz 1 cm
	<u>Moteur chaud (coupé depuis moins de 30 minutes)</u> : pas d'injection
	<u>Moteur noyé</u> : Richesse sur plein pauvre, manette des gaz plein ouvert. Quand l'avion démarre, augmenter la mixture et ajuster les gaz.
Abords	Dégagés
Démarrreur	5 secondes maximum
Régime	Entre 1000 et 1200 rpm
Magnéto droite	ON

APRES MISE EN ROUTE

Pression d'huile	Stabilisée dans le vert en 30 s
Moyens RADIO / RADIONAV	ON et réglés
Transpondeur	STBY
Instruments	Réglés
Pompe électrique carburant	Pompe A "ON" (jour pair) Pompe B "ON" (jour impair)
Sélection réservoirs	Passage réservoir droit
Ceintures	Attachées

ROULAGE

Heure bloc	Notée
Phares	Si nécessaire
Freins	Efficaces et symétriques
Instruments gyroscopiques	Vérifiés en virage

ESSAIS MOTEURS

Position	Face au vent
Frein de park	Serré
Paramètres moteur	Vérifiés
Sélection magnéto à 2000 RPM	Perte max 175 RPM, Ecart max 50
Essai réchauffage carburateur	Perte de 50 à 100 RPM
Ampèremètre	Vérifiés, entre 10 et 30 A
Dépression	Entre 4,8 et 5,2 pouces
Essai ralenti	Inférieur à 1000 RPM et stable
Régime	Entre 1000 et 1200 RPM

ACTIONS VITALES

Commandes	Libres et dans le bon sens
Volets	A la demande, vérifiés
Trim manuel + électrique	Testé et réglé position T/O
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	Froid (levé)
Pilote automatique	OFF
Sélection réservoir	Réservoir droit
Pompe électrique carburant (A ou B)	ON
Panneau supérieur (overhead panel)	Tous les contacteurs sur ON
Porte	Fermée et verrouillée

ALIGNEMENT

Essai moteur à Puissance maximale (10sec)	Effectué
Transpondeur	Mode ALT
Compas	Vérifié au QFU et HSI recalé

DECOLLAGE

Puissance	Affichée / Supérieure à 2200 RPM
Paramètres moteur	Dans le vert
Tableau d'alarmes	Eteint
Badin	Actif

300 FT	
Phares	OFF
Volets	Rentrés
CROISIERE	
Pompe électrique carburant (A ou B)	OFF
Paramètres moteur	Dans le vert et stables
Puissance / Mixture	Adaptées
Réchauffage carburateur	Froid (levé)
Altimètres	Réglés et comparés
HSI et Compas	Comparés et cohérents
Réservoirs	Equilibrer les réservoirs de manière à avoir au moins 1/4 du réservoir droit à l'arrivée (7 USG).
PREPARATION DESCENTE	
ATIS ou paramètres d'arrivée	Obtenus
BRIEFING ARRIVEE	
Mixture	Plein riche
Altimètres	Réglés et comparés
HSI et Compas	Comparés et cohérents
Sélection réservoir	Réservoir droit (right tank)
Autonomie	Annoncée
Clairance descente	Obtenue
NOTA	
S'assurer que la quantité de carburant dans le réservoir droit ne soit pas inférieure à 1/4 pour l'arrivée (7 USG).	

APPROCHE	
Volets	1er cran (arc blanc)
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	Si nécessaire
Pilote automatique	OFF
Pompe électrique carburant (A ou B)	ON (A jour pair ou B jour impair)
Phares	ON
Paramètres moteur	Dans le vert
Réservoirs	Réservoir droit (right tank) si au moins 1/4 de carburant, sinon passage sur le réservoir gauche (left tank)
BRIEFING ATERRISSAGE	
FINALE	
Volets	Configuration ATERRISSAGE
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	Froid (levé)
Radio	Clairance obtenue

PISTE DEGAGEE	
Volets	Rentrés
Transpondeur	OFF
Phares	Comme nécessaire
ARRET MOTEUR	
Frein de park	En pression
Heure bloc	Notée
Pompe électrique carburant (A ou B)	OFF
Fréquence radio	Quittée
Radio master	OFF
Puissance	Ralenti (moins de 1000 RPM)
Alternateur	OFF
Magnétos	Essai coupure
Mixture	Etouffoir
Panneau supérieur (overhead panel)	Tous les contacteurs sur OFF (bas)
Fin strobe lights	ON
Tachymètre	Noté
Avion	Vidé, rangé et reconditionné
Cales, flammes, Protections	En place
Carnet de route	Mis à jour

VITESSES CARACTERISTIQUES

Finesse MAX à masse MAX	76 KT
Vitesse de manœuvre à masse MAX	113 KT
Vitesse de manœuvre à 1634 LBS	89 KT

FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE

Démarrreur	Activer pour faire tourner le moteur
Mixture	Etouffoir
Puissance	Maximum
Pompe électrique carburant	OFF
Sélecteur réservoir	OFF

EVACUER L'AVION SI LE FEU CONTINUE**PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE**

Vitesse	76 KT
Trajectoire	Vers une zone dégagée
Sélecteur réservoir	Changement de réservoir
Pompe électrique	Changement pompe - ON
Magnétos	ON
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	ON

PANNE MOTEUR EN VOL

Vitesse	76 KT
Trajectoire	Vers une zone dégagée
Sélecteur réservoir	Changement de réservoir
Pompe électrique	ON ou Chgt pompe si déjà sur ON
Magnétos	ON
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	ON
Instruments moteur	Vérifier les indications
SI LA PRESSION D'ESSENCE EST NULLE, VERIFIER LA SELECTION RESERVOIR	
SI LA PUISSANCE N'EST PAS RETABLIE, PREPARER L'ATERRISSAGE FORCE	

FEU MOTEUR EN VOL

Sélecteur réservoir	OFF
Puissance	Réduite
Mixture	Etouffoir
Pompe électrique	OFF
Ventilation et Chauffage	OFF
Préparer un atterissage forcé	
<p>Nota : Il est extrêmement peu probable qu'un feu moteur se déclare en vol. Il est fait appel au bon sens du pilote pour réagir dans de telles situations.</p>	

FEU ELECTRIQUE EN VOL

Batterie + Alternateur	OFF
Ventilation	Ouverte
Chauffage	OFF
Atterrir dès que possible	

BAISSE PRESSION D'HUILE ou HAUSSE TEMPERATURE D'HUILE

Atterrir dès que possible	
Rechercher la cause - Vérifier les paramètres moteur	
Se préparer à un atterrissage forcé en cas d'arrêt moteur	

BAISSE DE PRESSION D'ESSENCE

Pompe électrique	ON ou Chgt pompe si déjà sur ON
Sélecteur réservoir	Sur le plus plein
Si la pompe électrique rétablit la pression d'essence :	
Arrêter la pompe électrique pour confirmer la défaillance de la pompe mécanique	
Enclencher la pompe électrique et atterrir dès que possible	
Si la pompe électrique n'a pas d'effet sur la pression d'essence :	
Suspecter une fuite et atterrir dès que possible en prenant les précautions appropriées	

ATTERRISSAGE FORCE / AMERRISSAGE FORCE

Vitesse	76 kt, compensée
Trajectoire	Vers une zone adaptée
Selon le temps disponible :	
Message de détresse	
Activation de la balise et XPDR 7700	
Consignes sécurité passagers / gilets enfilés	
A l'approche de la zone d'atterrissage :	
Volets	A la demande
Puissance	Réduite
Mixture	Etouffoir
Magnétos	OFF
Batterie + Alternateur	OFF
Sélecteur réservoir	OFF
Ceintures et harnais	Serrés
Porte	Déverrouillée et entrouverte
Atterrissage	Vitesse mini, tous les volets sortis
En cas d'amerrissage, poser l'avion :	
Parallèle à la houle si elle est forte	
Face au vent si la houle est faible	

GIVRAGE CARBURATEUR

Réchauffage carburateur	ON
Mixture	Ajustée pour un régime régulier

Puissance	Plein gaz jusqu'à arrêt symptômes
-----------	-----------------------------------

PORTE OUVERTE EN VOL

Vitesse	87 Kt
Ventilation	OFF
Fenêtre	Ouverte
Loquet porte latéral puis supérieur	Vérouillés

PANNE D'ALTERNATEUR

Amperemètre	Vérifié
Si l'ampèremètre indique zéro :	
Alternateur	OFF
Disjoncteur alternateur	vérifié et réenclenché
Alternateur	ON
Si la charge n'est pas rétablie :	
Alternateur	OFF
Consommateurs électriques inutiles	OFF
Radio	Prévenir ATS probable perte radio
Envisager une perte totale des moyens électriques et ne pas prolonger le vol	
Nota : Le fonctionnement du moteur ne dépend pas du circuit électrique de l'avion.	

SURCHARGE ELECTRIQUE (20 ampères de plus que la normale)

Alternateur	ON
Batterie	OFF
Si la charge diminue :	
Couper tous les consommateurs électriques inutiles	
Ne pas prolonger le vol	
Si la charge reste constante :	
Alternateur	OFF
Batterie	Comme nécessaire
Envisager une perte totale des moyens électriques	
Atterrir dès que possible	

SORTIE DE VRILLE

Palonnier	A fond, sens opposé à la rotation
Manche	A piquer, Ailerons au neutre
Puissance	Tout réduit
Palonnier	Au neutre dès que la rotation cesse
Manche	Ressource souple et adaptée

Nota : La vrille intentionnelle est interdite.

REGIME MOTEUR IRREGULIER

Réchauffage carburateur

ON

Si le problème persiste après une minute :

Réchauffage carburateur

OFF

Mixture

Ajustée pour un régime régulier

Pompe électrique

ON ou Chgt pompe si déjà sur ON

Sélecteur réservoir

Réservoir changé

Paramètres moteur

Vérifiés

Magnétos

Testées gauche puis droite

Si le régime est satisfaisant sur l'une des 2 magnétos, poursuivre le vol sur cette magnéto à puissance modérée, plein riche et atterrir dès que possible**Se préparer à un atterrissage forcé en cas d'arrêt moteur**

PERTE DE COMMUNICATIONS

Fréquence	Vérifiée
Volume radio	Ajusté
Volume casque	Ajusté
Squelch	Réglé
Boîte de mélange	Vérifiée
Branchement casque	Vérifié
Disjoncteurs	Vérifiés
Poste radio en utilisation	Changé et essayé
Casque	Changé et essayé
Micro main / haut parleur	Connectés et essayés
Fréquence radio	Tester une autre fréquence locale
A défaut de contact :	
Annoncer ses intentions à la radio au cas où la transmission fonctionne	
Transpondeur	7600
Intégration	Procédure panne radio
Pour mémoire, le numéro de téléphone de la tour de Tahiti : 40 86 11 55	

Introduction

Cette Liste Minimale d'Equipelement (LME) est applicable dans le cadre des règlements européens relatifs aux opérations aériennes non commerciales avec un avion non complexe (Annexe VII, Part NCO du règlement UE 965/2012 modifié).

Elle a été établie conformément au NCO.GEN.155 qui permet l'exploitation de l'avion dans des conditions spécifiées, avec certains instruments, équipements ou fonctions inopérants) ou manquants avec un niveau de sécurité acceptable.

Cette LME a été transmise à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile interrégionale de rattachement.

But et Limitations

Cette LME a été développée dans le cadre des **opérations non commerciales** réalisées par un avion **ELA 1 (Inf. 1200kg) non complexe**.

Cette LME contient des items liés à la navigabilité ainsi qu'aux exigences opérationnelles pouvant être inopérants ou manquants avant le début du vol sous réserve du respect de certaines conditions permettant d'assurer un niveau de sécurité satisfaisant.

La liste minimale d'équipements (Minimum Equipements List – MEL) permet :

- Au commandant de bord isolé de définir s'il peut entreprendre un vol, éventuellement avec des contraintes spécifiques (toute défaillance survenant au cours du vol doit être traité selon les dispositions du manuel de vol).
C'est la notion de « TOLERANCE TECHNIQUE ».
- Au responsable technique d'attribuer des degrés d'urgence aux réparations à effectuer sur la flotte.
C'est la notion de « DELAI DE REPARATION ».

Note : Tout équipement à bord d'un avion et non traité par cette liste doit être en état de fonctionnement s'il est relatif à la sécurité ou à l'exécution du vol envisagé par le commandant de bord.

Un équipement qui n'est pas embarqué pour des raisons de sécurité (par exemple un équipement de bord présent pour le confort des passagers ou utilisé uniquement au sol à des fins de maintenance) peut être inopérant ou manquant, à condition que son non fonctionnement n'affecte pas la navigabilité ou l'utilisation sûre de l'avion (Attention : un équipement peut avoir une autre fonction ou faire partie d'un autre système de l'avion).

Note : Un élément inopérant ne peut pas être déposé de l'appareil sur la base de cette LME.

Utilisation

La LME permet d'opérer l'avion avec certains instruments, équipements ou fonctions inopérants ou manquants pour une période limitée jusqu'à ce que la réparation puisse être réalisée.

Note : La LME ne permet pas de dévier d'une consigne de navigabilité, ou tout autre exigence supplémentaire obligatoire.

Dans tous les cas, toute panne constatée doit faire l'objet d'une inscription au carnet de route / CRM de l'avion. En effet, la réglementation requiert que toute anomalie, incident ou accident soit indiqué sur le carnet de route / CRM de l'avion, au plus tard en fin de journée, après tout vol.

L'équipement est alors réparé ou alors sa remise en service est reportée sur la base de l'item LME correspondant.

Note : L'item LME correspondant est indiqué dans la colonne (1) de la LME. Il est spécifique à chaque équipement ou fonction ou conditions applicables.

Le pilote peut remettre l'avion en vol sur la base de l'item LME applicable en prenant en compte les conditions et remarques applicables. Pour cela il fait une inscription au carnet de route / CRM en identifiant l'item LME. Le report de la réparation est limité au(x) vol(s) pour revenir à sa base uniquement.

Le responsable technique est le seul habilité à définir l'intervalle de réparation (voir paragraphe « Intervalle de réparation ») dans un délai raisonnable. Pour cela il indique sur le carnet de route / CRM, l'item LME et le délai pour corriger le défaut avant que l'avion puisse être de nouveau utilisé.

*Note : Tout instrument, équipement ou fonction inopérant dont la réparation est reportée doit être clairement **physiquement identifié pour le pilote comme « inopérant ».***

Dans l'intervalle de réparation défini par le responsable technique, les pilotes doivent remplir le carnet de route / CRM de l'avion en indiquant dans la colonne remarques/observations « Item(s) pris en compte / Autres remarques/observations ou RAS ».

L'indication « item(s) pris en compte » doit être annotée au début du vol pour indiquer que le pilote a bien pris connaissance de la panne de l'équipement ou de la fonction et qu'il a également pris connaissance des limitations, conditions et éventuelles restrictions qui s'appliquent à l'avion et que le vol est réalisable.

L'ajout d'une/de panne(s) ou l'indication « RAS » au carnet de route / CRM se fait à la fin du vol.

Combinaison de pannes

En cas de combinaison de pannes, il revient à l'exploitant de garantir un niveau de sécurité satisfaisant, les relations entre items devant toujours être considérées.

Notes et définitions

La colonne « (1) Numérotation Item et Système » (1) liste les instruments, équipements, systèmes ou fonctions susceptibles d'être requis à bord ou Installés sur l'avion. Chacun est référencé selon les références ATA (numérotation standard aéronautique).

La colonne « Nombre Installés » (2) indique le nombre d'items ou système Installés sur l'avion concerné par cette LME.

La colonne « Nombre requis » (3) indique le nombre minimum d'items en état de fonctionnement requis pour un type d'opérations, lorsque les exigences de la colonne « Conditions et Remarques » (4) sont respectées. Le symbole « - » est utilisé lorsque ce nombre dépend des conditions d'utilisation telles que décrites dans la colonne (4).

La colonne « Conditions et Remarques » (4) décrit les conditions et procédures éventuelles à respecter afin que le vol puisse être entamé avec un nombre d'items correspondant à celui indiqué dans la colonne (3).

Le terme « inopérant » désigne tout item ne pouvant pas remplir correctement sa fonction à bord et qui est clairement identifié comme tel pour le pilote.

Un « avion ELA1 » signifie European Light Aircraft (avion léger européen) avec une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg et non classé comme avion à motorisation complexe.

Intervalle de réparation

Bien que la LME n'indique pas d'intervalles de réparation, sauf pour les balises de détresse (25-63), il est important que ces réparations soient entreprises le plus rapidement possible par l'exploitant.

Chapitre ATA : 21 Conditionnement d'air

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
		21-20-1A	Aérateurs	
21-40-1	Chauffage cabine	1	0	Peut être inopérant
21-50-1B	Climatisation	1	0	Peut-être inopérant (M) le breaker doit être tiré

Chapitre ATA : 22 Pilote automatique

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
		22-10-1A	Pilote Automatique	
22-10-2	Bouton de Déconnexion du Pilote Automatique	1	0	Peut être inopérant (O) aucune opération nécessitant le PA ne doit être prévue

Chapitre ATA : 23 Communications

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
23-10-1A	Casques	1	0	Peut être inopérant si le micro et le haut-parleur fonctionnent
23-10-2	Boite de mélange	1	1	Considérée inutilisable si le pilote ne peut plus établir les communications qui permettent de conduire le vol dans de bonnes conditions
23-10-3A	Haut-parleur	1	0	Peut être inopérant si le casque pilote fonctionne
23-10-4A	Microphone	1	0	Peut être inopérant si le casque pilote fonctionne
23-10-5	Bouton PTT	2	0	Peut-être inopérant si le microphone fonctionne
23-12-1A	Communication VHF	2	1	Un moyen de communication VHF doit être disponible

Chapitre ATA : 24 Circuit Électrique

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
24-10-2A	Ampèremètre	1	0	Vol possible de jour si témoin de charge fonctionne
24-10-3A	Témoin de charge	1	0	Vol possible de jour si ampèremètre fonctionne

Chapitre ATA : 25 Equipements et accessoires

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
25-11-2	Réglages horizontaux siège pilote	3	0	<p>Peuvent être inopérant</p> <p>(M) - Le siège est verrouillé et sécurisé</p> <ul style="list-style-type: none"> - La position est acceptable par le pilote <p>La position du siège doit permettre un débattement complet des commandes de vol.</p>
25-21-1A	Siège passager	3	0	<p>Peut être inopérant si :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le siège inopérant ne bloque pas une issue de secours, - le siège est bloqué et identifié « NE PAS UTILISER ».
25-63-3	Balises de détresse (PLB)	1	0	<p>Peut-être inopérant ou manquant pour un maximum de 6 vols ou 25 heures de vol, à la première échéance atteinte.</p>

Chapitre ATA : 26 Protection Feu

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(3) Nombre Requis	(4) Conditions et remarques
26-24-1A	Extincteur portatif	1	0		Peut-être inopérant ou manquant.

Chapitre ATA : 27 Commandes de Vol

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(3) Nombre Requis	(4) Conditions et remarques
27-30-1A	Indicateur de position de trim profondeur	1	0		<p>O) Peut-être inopérant si :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le débattement complet est vérifié visuellement, - il n'y a pas de blocage en opération, et - le trim doit être en position neutre (ou selon les préconisations du manuel de vol AFM) et cette position est vérifiée visuellement à chaque visite prévol.
27-31-1A	Commande de trim électrique	1	0		<p>Peut-être inopérant si le trim manuel fonctionne</p> <p>(M) le trim électrique doit être désactivé</p>

Chapitre ATA : 28 Circuit Carburant

(1) Numérotation Item et Système			(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
			(3) Nombre Requis		
28-40-1A	Jaugeurs		2	0	(O) Pleins vérifiés grâce aux languettes avant chaque départ Vol de 2 heures maximum

Chapitre ATA : 31 Systèmes Indicateurs et Enregistreurs

(1) Numérotation Item et Système			(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
			(3) Nombre Requis		
31-21-1A	Montre		1	0	Peut être inopérante ou manquante si un dispositif marquant les heures, les minutes, et les secondes en état de fonctionnement se trouve à disposition du pilote.
31-22-1	Horamètre		1	0	(O) Le pilote doit noter les heures blocs afin d'enregistrer le plan de vol

Chapitre ATA : 32 Train d'Atterrissage

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
		32-40-1	Frein de parking	

Chapitre ATA : 33 Éclairage

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
		33-10-1	Dispositif d'éclairage instruments et équipements	
33-41-1	Feux strobes	3	0	Interdiction de vol en VFR de nuit
33-41-2	Feux de navigation	3	0	Interdiction de vol en VFR de nuit
33-44-1	Phares d'atterrissage	2	0	Interdiction de vol en VFR de nuit (O) un seul est nécessaire pour les opérations en VFR de nuit

Chapitre ATA : 34 Navigation

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
34-10-1	Anémomètre	1	1	Requis
34-10-2	Altimètre	2	1	L'information d'altitude doit être lisible par le pilote
34-10-3	Indicateur gyroskopique de taux de virage et de dérapage	1	0	Peut-être inopérant en VFR de jour
34-10-4	Variomètre	1	0	Peut être inopérant en VFR de jour
34-20-2	Horizon artificiel	1	0	Peut être inopérant en VFR de jour
34-22-1	Compas magnétique	1	0	Peut être inopérant si le conservateur de cap fonctionne
34-22-2	Conservateur de cap	1	0	Peut-être inopérant en VFR de jour, en vue de la surface.
34-51-1	VOR	2	0	Peut être inopérant. (O) Aucune opération ne nécessitant l'utilisation du VOR n'est prévue.
34-51-2	ADF	1	0	Peut être inopérant.
34-51-3	GPS	2	0	Peut être inopérant. (O) Aucune opération ne nécessitant l'utilisation du GPS n'est prévue.

34-54-1	Transpondeur Mode A+C	1	0	Peut être inopérant (O) Obtenir une dérogation délivrée par le SNA Tahiti Faa'a et mentionner la panne dans le PLN conformément aux consignes données dans l'AIP PAC.
34-54-1	Transpondeur Mode C	1	0	Peut être inopérant (O) Informer l'ATS avant le dépôt du plan de vol Mentionner la panne dans le PLN conformément aux consignes données par l'AIP PAC

Chapitre ATA : 79 Circuit d'huile

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		(4) Conditions et remarques
		(3) Nombre Requis		
		79-10-1	Voyant de pression d'huile	
79-20-2	Indicateur de pression d'huile	1	0	Peut-être inopérant si le voyant fonctionne (O) Vol limité aux tours de piste avec FI à bord