



CIRCULAIRE

CIR/AIRW-08

Datum: 04/03/2010

Date:

Uitgave: 05

Édition:

BETREFT:

Potentieel tussen algemene revisies van zuigermotoren gemonteerd op vliegtuigen die niet worden gebruikt in het handelsluchtvervoer.

OBJET :

Potentiel entre révisions générales des moteurs à pistons géant les avions non affectés au transport aérien commercial.

REFERENTIES EN WETTELIJKE BASIS

Het Art. 24 van K.B. van 15 maart tot regeling van de luchtvaart en met name artikelen 24 en 52.

REFERENCES ET BASES LEGALES :

L'AR du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne et notamment les articles 24 et 52.

Het MB van 2 augustus 1990 Ministerieel besluit houdende vaststelling van de onderhoudswerken waaraan de luchtvaartuigen moeten onderworpen worden, van de modaliteiten tot indiening van de aanvraag tot vernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid evenals van de voor te leggen documenten teneinde het behoud van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen vast te stellen.

L'AM du 2 août 1990 déterminant les travaux de maintenance auxquels doivent être soumis les aéronefs, les modalités d'introduction de la demande du renouvellement du certificat de navigabilité ainsi que les documents à produire en vue d'établir le maintien de la navigabilité des aéronefs.

Verordening (EG) nr. 2042/2003 en amendementen betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, en met name deel M.A.302

Règlement (CE^o) 2042 / 2003 et amendements relatif au maintien de la navigabilité de l'aéronef et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, et notamment la partie M.A.302

Verordening (EG) nr. 1702/2003 en amendementen tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties, en met name Deel 21

Règlement (CE) n° 1702/2003 et amendements établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, et notamment la Partie 21.

Het M.B. van 12 juli 1988 houdende regeling van het uitreiken en bijhouden van het reisdagboek van de luchtvaartuigen en met name artikel 2.

L'A.M. du 12 juillet 1988 portant réglementation de la délivrance et de la tenue du carnet de route des aéronefs et notamment l'article 2.

De Directeur-generaal,
Le Directeur Général,

De 5^{de} uitgave bevat:
L'édition 5 comprend:



F. DURINCKX

5 blz. gedagtekend: 04/03/2010

5 pages datées :

Bijlagen: 02

Annexes:

1. Inleiding

Deze circulaire bevat de te volgen instructies voor het bepalen van de potentiële bedrijfsuren tussen de algemene revisies van zuigermotoren gemonteerd op vliegtuigen die niet worden gebruikt in het handelsluchtvervoer. Een vliegtuig uitgerust met een motor die zijn potentieel heeft overschreden moet worden beschouwd als ongeschikt tot vliegen.

2. Definities

- a) Basispotentieel : potentieel dat in aanmerking dient te worden genomen voor motoren waarbij de bedrijfsuren volledig opgeteld werden volgens § 4 a).
- b) “ BZU “ basispotentieel: potentieel dat van toepassing is op motoren waarvan de bedrijfsuren niet volledig opgeteld werden volgens § 4. (“ BZU “: Bedrijfsuren Zonder Urenteller).
- c) Het basispotentieel en het “BZU” basispotentieel zijn alleen van toepassing voor klassieke zuigermotoren (Lycoming, Continental,...) en moeten in aanmerking worden genomen:
 - hetzij om de maximale uren te bepalen die niet mogen worden overschreden vooraleer een algemene revisie uit te voeren;
 - hetzij om een aanvraag tot verlenging in te dienen.
- d) “ TBO “ (Time Between Overhaul): aantal bedrijfsuren tussen algemene revisies dat aanbevolen is door de constructeur. Voor elk nieuw motorontwerp is alleen de “TBO” van toepassing.

3. Basispotentieel

Het basispotentieel in bedrijfsuren van een motor wordt, naar gelang het geval, aan de hand van volgende formules bepaald:

1. Introduction

Cette circulaire décrit les consignes à suivre pour déterminer le potentiel en heures de fonctionnement entre révisions générales des moteurs à pistons gréant les avions non affectés au transport aérien commercial. Un avion équipé d'un moteur qui a dépassé son potentiel est considéré comme inapte au vol.

2. Définitions

- a) Potentiel de base : potentiel à prendre en considération pour les moteurs dont toutes les heures de fonctionnement ont été totalisées suivant le § 4 a).
- b) Potentiel de base « HSC »: potentiel applicable aux moteurs dont les heures de fonctionnement n'ont pas toutes été totalisées suivant le § 4. (« HSC »: Heures de fonctionnement Sans Compteur horaire).
- c) Le potentiel de base et le potentiel de base « HSC » ne s'appliquent qu'aux moteurs à pistons classiques (Lycoming, Continental,...) et doivent être pris en considération pour :
 - soit déterminer les heures maximales à ne pas dépasser avant de réaliser une révision générale.
 - soit introduire une demande de prolongation.
- d) « TBO » (Time Between Overhaul) : nombre d'heures de fonctionnement entre révisions générales conseillées par le constructeur. Pour tout moteur de conception nouvelle, seul le « TBO » s'applique.

3. Potentiel de base

Le potentiel de base en heures de fonctionnement d'un moteur est déterminé, suivant le cas, par les formules suivantes:

- a) Basispotentieel = $TBO \times 1,2$
- b) "BZU" basispotentieel = $TBO + ((TBO - BZU) \times 0,2)$

- a) Potentiel de base = $TBO \times 1,2$
- b) Potentiel de base « HSC » = $TBO + ((TBO - HSC) \times 0,2)$

4. Het optellen van de bedrijfsuren

Elk vliegtuig dat uitgerust is met (een) zuigermotor(en) en niet gebruikt wordt in het handelsluchtvervoer dient uitgerust te zijn met een systeem voor het optellen van de bedrijfsuren van de motor(en).

a) Klassieke zuigermotoren

De installatie, bestaande uit een permanent onder spanning staande elektrische kring, moet volgende onderdelen bevatten:

- een teller: telt de bedrijfsuren in uren en minuten en wordt elektrisch gevoed bij middel van een oliedrukcontact.
- oliedrukcontact(en): drukcontact(en) gestuurd door de oliedruk van de motor(en);
- zekering: beschermt de elektrische kring op een aangepaste manier.

De installatie moet uitgevoerd worden volgens de normen van de constructeur of bij gebrek ervan volgens de verordening EG Nr 1702/2003 (Deel 21 – Application For Approval for Minor Change / Minor Design .)

De elektrische kring mag geen enkel onderbrekingsmiddel bevatten buiten het (de) oliedrukcontact(en) en de zekering(en)

De installatie moet zo opgesteld zijn dat de gebruikers van het vliegtuig geen gemakkelijke toegang hebben noch tot de elektrische kring en aansluitingen, noch tot de zekering, noch tot het (de) oliedrukcontact(en).

Desgevallend mag een gelijkwaardig urenteller systeem ter goedkeuring aan de Dienst Private Luchtvaart van DGLV ingediend worden.

Op de tweemotorige vliegtuigen moet het aanzetten van een of twee motor(en) de teller aandrijven.

b) Nieuwe ontworpenmotoren

Per nieuw motorontwerp, verstaan we:

- Elke motor van nieuwe technologische constructie in de luchtvaart en/of
- Elk gebruik van een nieuw type motor, van dewelke onvoldoende ervaring of geen statistische betrouwbaarheid is opgegeven, en/of
- Elke motor die door zijn bouwer wordt gevolgd met de intentie de betrouwbaarheid te bepalen.

Twee optelsystemen van de bedrijfsuren zijn toegelaten:

4. Comptage des heures de fonctionnement

Tout avion équipé d'un (de) moteur(s) à pistons et non affecté au transport aérien commercial doit être équipé d'un système de comptage des heures de fonctionnement du (des) moteur(s).

a) Moteurs à pistons classiques

L'installation, qui comprend un circuit électrique en permanence sous tension, doit être composée des accessoires suivants :

- un compteur : compte les heures et les minutes de fonctionnement et est alimenté électriquement par l'intermédiaire d'un mancontact de pression d'huile
- mancontact(s) pression d'huile:
- mancontact(s) commandé(s) par la pression d'huile du (des) moteur(s) ;
- fusible: protège le circuit électrique de manière appropriée.

L'installation doit être réalisée selon les normes du constructeur ou à défaut selon le règlement EC N°1702/2003 (Partie 21 – Application For Approval for Minor Change / Minor Design .).

Le circuit électrique ne peut comporter aucun dispositif de coupure en dehors du (des) mancontact(s) et du (des) fusible(s).

L'installation doit être conçue de telle manière que les utilisateurs de l'avion ne puissent facilement accéder ni aux connexions électriques, ni au fusible, ni au(x) mancontact(s).

Le cas échéant, un dispositif de comptage des heures équivalent peut être soumis pour approbation du Service Aviation Privée (S.A.P.) de la DGTA.

Sur les avions bimoteurs, la mise en route d'un ou des deux moteurs doit entraîner la mise en route du compteur.

b) Moteurs de conception nouvelle

Par moteur de conception nouvelle, on entend:

- Tout moteur dont la technologie de construction est nouvelle dans le milieu de l'aviation et/ou
- Tout moteur nouvellement mis sur le marché pour lequel l'expérience et/ou des données statistiques de fiabilité ne sont pas suffisantes et/ou
- Tout moteur qui est suivi de près par son constructeur en vue d'en déterminer la fiabilité

Deux systèmes de comptabilisation des heures de fonctionnement sont admis:

- Ofwel **Engine OFF / Engine ON**, indien het vliegtuig uitgerust is met dergelijk telsysteem van de bedrijfsuren
- Ofwel **Block OFF / Block ON**, volgens de vliegtijd definitie Art. 2 van AM 12.07.88, indien het vliegtuig niet uitgerust is met het hierboven vermelde telsysteem van de bedrijfsuren. In dat geval worden de bedrijfsuren in het reisdagboek opgeteld.
- Soit **Engine OFF / Engine ON**, si l'aéronef est équipé d'un tel système de comptabilisation des heures de fonctionnement,
- Soit **Block OFF / block ON** selon la définition du temps de vol de l'Art. 2. de l'AM 12.07.88, si l'aéronef n'est pas équipé du système de comptabilisation mentionné ci-dessus. Dans ce cas les heures de fonctionnement sont totalisées dans le carnet de route.

Ter herinnering, de definitie van de vliegtijd, volgens Art. 2 van AM 12.07.88: "*de globale tijd gerekend vanaf het ogenblik dat het luchtvaartuig zich met eigen middelen begint te verplaatsen om op te stijgen tot wanneer het na afloop van de vlucht tot stilstand komt.*"

Pour rappel, la définition du temps de vol de l'Art.2, de l'AM 12.07.88: "*Total de temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.*"

Elke afwijking van de voorschriften van de huidige paragraaf moet goedgekeurd worden door de Dienst Certificatie van DGLV.

Toute déviation aux dispositions du présent paragraphe doit faire l'objet de l'accord exprès du Service Certification de la DGTA.

5. Voorwaarden tot het bekomen en het behouden van een verlenging van potentieel.

5. Conditions d'obtention et de maintien d'une prolongation de potentiel

a) Onderhavige voorschriften voor de verlenging van het motorpotentieel zijn enkel geldig voor de klassieke zuigermotoren.

a) Les présentes dispositions de prolongation du potentiel moteur s'appliquent uniquement aux moteurs à piston classiques

b) Een verlenging met 20 % van het basispotentieel kan door de D.P.L. toegekend worden op basis van een verklaring afgelegd door de werkplaats verantwoordelijk voor het onderhoud van het vliegtuig met betreffende motor, onder volgende voorwaarden:

b) Une prolongation de 20% du potentiel de base peut être accordée par le S.A.P. sur base d'une déclaration à produire par l'atelier responsable de la maintenance de l'avion équipé du moteur concerné, aux conditions suivantes :

- indien het tijdsverloop sedert indienststelling van de motor geen 12 jaar (144 maanden) overschrijdt.
- indien een onderzoek van de motorparameters hun stabiliteit en de afwezigheid van voorzienbare degradatie aantoont.
- indien de eventuele "service bulletins" enz... van de constructeur, die toelaten de staat van de motor te evalueren, regelmatig toegepast werden.

- si le temps depuis la mise en service du moteur ne dépasse pas 12 ans (144 mois).
- si une étude des paramètres du moteur démontre leur stabilité et l'absence de dégradation prévisible.
- si les éventuels « service bulletins » etc... du constructeur qui permettent d'évaluer l'état du moteur ont été appliqués régulièrement.

c) De verlenging met 20% van het basispotentieel neemt een einde wanneer niet meer voldaan is aan één van de drie voorwaarden voor toekenning die onder b) opgesomd zijn. Het behoort aan de verantwoordelijke voor de opvolging van de luchtwaardigheid (eigenaar of "CAMO") toe te zien op het naleven van deze voorwaarden alsook zich te belasten met de instandhouding van de betrouwbaarheid van de motor gedurende de verlenging.

c) La prolongation de 20% du potentiel de base prend fin lorsqu'une des trois conditions de son obtention, énumérées en b), n'est plus satisfaite. Il appartient au responsable du suivi de la navigabilité (propriétaire ou "CAMO") de veiller au respect de ces conditions ainsi que de s'assurer, pendant la prolongation, du maintien de la fiabilité du moteur.

6. De aanvraag voor verlenging

6. La demande de prolongation

De verklaring om verlenging moet:

La déclaration en vue de la prolongation doit :

- ingediend worden bij de Dienst Private Luchtvaart (D.P.L.) van het Directoraat generaal Luchtvaart ter gelegenheid van de laatste inspectie van het type "100 uren " die de

- être adressée au Service Aviation Privée (S.A.P.) de la Direction Générale Transport Aérien à l'occasion du dernier entretien du type "100 heures" qui précède l'échéance du

vervalperiode van het basispotentieel voorafgaat.

- gebeuren aan de hand van het daarvoor bestemde formulier (zie bijlage 1) met vermelding van de motorparameters opgenomen tenminste bij de laatste vijf 100 uren inspecties. (zie bijlage 2).
- gestaafd zijn door elk document dat kan aantonen dat de "service bulletins" enz... van de constructeur, die de evaluatie van de staat van de motor toelaten, regelmatig toegepast werden.

potentiel de base.

- être introduite sur le formulaire prévu à cet effet (voir annexe 1) et être accompagnée d'un relevé des paramètres du moteur enregistré au moins lors des cinq dernières inspections 100 heures. (voir annexe 2).
- être étayée par tout document démontrant que les éventuels « service bulletins » etc... du constructeur qui permettent d'évaluer l'état du moteur ont été appliqués régulièrement.

7. Voorbeelden

a) Klassiek geval van een motor die zijn basispotentieel binnen de 12 jaar (144 maanden) heeft bereikt:

- TBO is 2000 uren
- basispotentieel : $2000 \times 1,2 = 2400$ uren
- mogelijke verlenging in overeenstemming met § 5 : 20% van $2400 = 480$ uren
- motor te reviseren tussen 2400 en 2880 uren, ermee rekening houdend dat het tijdsverloop van 12 jaar (144 maanden) niet mag worden overschreden.

b) Bijzonder geval van een motor die zijn basispotentieel in minder dan 12 jaar (144 maanden) heeft bereikt maar waarvan de uren gedeeltelijk opgeteld werden met een teller:

- de TBO is 2000 uren
- de teller werd geplaatst op 1800 uren
- het "BZU" basispotentieel:
 $2000 + ((2000 - 1800) \times 0,2) = 2040$ uren
- de mogelijke verlenging overeenkomstig § 5:
 20% van 2040 uren = 408 uren
- motor te reviseren tussen 2040 en 2448 uren, ermee rekening houdend dat het tijdsverloop van 12 jaar (144 maanden) niet mag worden overschreden.

c) Geval van een motor die het tijdsverloop van 12 jaar (144 maanden) heeft overschreden maar zijn basispotentieel nog niet heeft bereikt:

- de TBO is 2000 uren
- het basispotentieel : $2000 \times 1,2 = 2400$ uren
- motor te reviseren op 2400 uren

8. Opmerkingen

a) De verantwoordelijke voor de opvolging van de luchtwaardigheid (eigenaar of "CAMO") van een vliegtuig uitgerust met zuigermotor(en) moet op ieder ogenblik kunnen aantonen dat:

- het onderhoud van de motor(en) uitgevoerd is overeenkomstig de voorschriften die van toepassing zijn;
- de motor(en)parameters aandachtig zijn waargenomen en zich binnen de limieten bevinden;
- de eventuele "service bulletins" enz... van de constructeur die het evalueren van de staat van de motor(en) toelaten, regelmatig werden toegepast.

7. Exemples

a) Cas classique d'un moteur qui atteint son potentiel de base en moins de 12 ans (144 mois):

- le TBO est de 2000 heures.
- potentiel de base: $2000 \times 1,2 = 2400$ heures.
- prolongation possible en accord avec le § 5 : 20% de $2400 = 480$ heures.
- moteur à réviser entre 2400 et 2880 heures tenant compte du temps de 12 ans (144 mois) à ne pas dépasser.

b) Cas particulier d'un moteur qui atteint son potentiel de base en moins de 12 ans (144 mois) et dont les heures ont été en partie totalisées par compteur :

- le TBO est de 2000 heures
- un compteur a été installé à 1800 hrs
- le potentiel de base « HSC »:
 $2000 + ((2000 - 1800) \times 0,2) = 2040$ heures
- la prolongation possible en accord avec le § 5:
 20% de 2040 heures = 408 heures.
- moteur à réviser entre 2040 et 2448 heures tenant compte du temps de 12 ans (144 mois) à ne pas dépasser.

c) Cas d'un moteur ayant dépassé 12 ans (144 mois) avant d'atteindre son potentiel de base :

- le TBO est de 2000 heures
- le potentiel de base: $2000 \times 1,2 = 2400$ heures
- moteur à réviser à 2400 heures.

8. Remarques

a) Le responsable du suivi de la navigabilité (propriétaire ou "CAMO") d'un avion équipé d'un (de) moteur(s) à pistons doit à tout moment pouvoir démontrer que :

- la maintenance du (des) moteur(s) est réalisée conformément aux prescriptions applicables ;
- les paramètres du (des) moteur(s) sont observés attentivement et qu'ils se trouvent dans les limites ;
- les éventuels « service bulletins » etc... du constructeur qui permettent d'évaluer l'état du (des) moteur(s) sont régulièrement appliqués.

- b) Er kan rekening worden gehouden met een belangrijke herstelling van de motor (een volledige demontage bevattend) om een nieuwe begindatum van het potentieel van 12 jaar (144 maanden) vast te leggen.
- c) In het geval dat een gebruikt vliegtuig Belgisch ingeschreven wordt, zullen de bedrijfsuren opgeteld in de logboeken genomen worden, voor zover deze geen onregelmatigheden vertonen.
- d) Ieder toestel voor de opname van de bedrijfsuren dat aan boord van een luchtvaartuig is geïnstalleerd alsook de opgenomen uren van het reisdagboek en/of pilootboek kunnen door de agenten van de Luchtvaart worden gebruikt teneinde een eventuele overtreding van de voorschriften voor de opname van de bedrijfsuren vast te stellen.
- e) De bepalingen van de Wet van 27 juni 1937, die de Wet van 16 november 1919 amendeert, betreffende de regeling van de luchtvaart en met name artikel 11 en 32 "strafbepalingen" en 45 "administratieve geldboeten" zijn van toepassing.
- b) Il peut être tenu compte d'une réparation majeure du moteur (impliquant un démontage complet) pour établir une nouvelle date de départ du potentiel de 12 ans (144 mois).
- c) En cas d'immatriculation d'un avion usagé en Belgique, les heures comptabilisées dans les livrets seront reprises pour autant qu'elles ne présentent pas d'irrégularité.
- d) Tout dispositif d'enregistrement des heures installé à bord d'un aéronef ainsi que les heures enregistrées dans le carnet de route et/ou le livret pilote peuvent être utilisés par les agents du Transport aérien afin d'établir une éventuelle transgression aux prescriptions d'enregistrement des heures de fonctionnement définies ci-avant et exiger la correction de ces heures.
- e) Il est rappelé les dispositions suivantes de la Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne et notamment les articles 11 et 32 "Dispositions Pénales" et 45 "Amendes Administratives".

:

VERKLARING OM VERLENGING VAN MOTORPOTENTIEEL

Merk en model van het vliegtuig:

Inschrijvingskenmerk: 00-

Merk en model van de motor:

Serienummer:

- Voor de meermotorige, positie van de motor op het vliegtuig:
- Totale uren:
- Uren sedert A.R.:
- Constructiedatum of datum A.R.:
- TBO constructeur:
- Basispotentieel volgens CIR/AIRW-08 uitg.5:
- Bedrijfsuren opgeteld met de teller uren.

De technische verantwoordelijke vraagt een verlenging van uren volgens CIR/AIRW-08 Uitg. 5 en verklaart dat:

Aankruisen

- De grondige inspectie van de motor geen enkele fout vertoont, onder andere op gebied van:
 - het openen en het nazicht van de oliefilter(s) voor eventuele metaaldeeltjes
 - het nazicht voor eventuele olielekken
 - het nazicht voor eventuele corrosie, in het bijzonder van de cilinders
 - de meting van "cylinder leak test"
 - eventuele abnormale slijtage van de nokkenas (beweging van de tuimelaars)
- Volgens de inlichtingen van de eigenaar of van de gebruiker van het vliegtuig het olieconsumptie binnen de norm ligt en er geen enkele werkingfout te melden is
- In het kader van deze aanvraag een bevredigende motorproef werd uitgevoerd door gekwalificeerd personeel van de werkplaats die de aanvraag indient
- De tijd sedert indienststelling van de nieuwe of gereviseerde motor maanden is.
- De studie van de voornaamste motorparameters opgenomen sedert totaal uren, zijn stabiliteit en de afwezigheid van voorzienbare beschadiging aantoont (Ref. tabel "Opgenomen motorparameters" bijlage 2)
- De vereiste luchtwaardigheidsvoorschriften werden toegepast
- De "services bulletins" enz... van de constructeur met betrekking tot de evaluatie van de staat van de motor regelmatig werden toegepast. (voorbeeld: SB 388 C van Lycoming)

Stempel van de werkplaats

Gedaan te op

De technische verantwoordelijke:

Handtekening:

BESLISSING VAN DE D.P.L.

Verlenging toegekend

Verlenging toegekend onder voorbehoud van:

Verlenging geweigerd om reden van:

De

Agent van de D.P.L:

Handtekening

DECLARATION EN VUE D'UNE PROLONGATION DE POTENTIEL MOTEUR

Marque et modèle de l'avion:

Immatriculation : 00-

Marque et modèle de moteur :

N° de série :

- Pour les multimoteurs, position du moteur sur l'avion :
- Heures totales :
- Heures depuis RG :
- Date de fabrication ou de RG:
- TBO constructeur :
- Potentiel de base selon CIR/AIRW-08 édition 5 :
- Heures de fonctionnement comptabilisées par compteur: heures.

Le responsable technique sollicite par la présente une prolongation de heures suivant la CIR/AIRW-08 Ed. 5 et déclare que :

A cocher

- L'inspection approfondie du moteur ne révèle aucun défaut, entre autres au niveau de:
 - l'ouverture et la vérification du ou des filtre(s) à huile pour limailles éventuelles.....
 - la vérification pour fuite d'huile éventuelle.....
 - la vérification pour corrosion, en particulier sur les cylindres.....
 - la réalisation des « leak test » des cylindres
 - l'éventuelle usure anormale de l'arbre à cames. (mouvements des culbuteurs).....
- Selon les informations fournies par le propriétaire ou l'opérateur de l'avion, la consommation d'huile se situe dans la norme et aucun défaut de fonctionnement n'est à signaler.....
- Dans le cadre de la présente demande de prolongation, un essai satisfaisant du moteur vient d'être réalisé par du personnel qualifié de l'atelier demandeur.....
- Le temps depuis la mise en service du moteur neuf ou révisé est de mois
- L'étude des paramètres principaux du moteur réalisée depuis heures totales démontre leur stabilité et l'absence de dégradation prévisible. (Réf. « Relevé des paramètres du moteur » annexe 2)
- Les directives de navigabilité requises sont appliquées
- Les « services bulletins » etc... du constructeur qui contribuent à évaluer l'état du moteur sont régulièrement appliqués. (Exemple : SB388 C de Lycoming)

Sceau de l'atelier

Fait à, le

Le responsable technique :

Signature :

DECISION DU S.A.P. :

Prolongation accordée

Prolongation accordée sous réserve de

Prolongation refusée en raison de

Le Agent du S.A.P. Signature :

**OPGENOMEN MOTORPARAMETERS VAN DE MOTOR(EN) VAN HET VliegtuIG INGESCHREVEN
00 - ...**

Merk van de motor : Model : Serienummer :
 Voor de meermotorige, positie van de motor op het vliegtuig:

CYLINDER LEAK TEST						MOTORTEST OP GROND			
Referentiedoc.:		Limieten :				Referentiedoc. :			
Data	Uren motor	Cilinder nr.1	Cilinder nr.2	Cilinder nr.3	Cilinder nr.4	Cilinder nr.5	Cilinder nr.6	Traagloop	Maximum (Onderste lim.....)

Opneming opgesteld en / of afgesloten door: op Stempel van de werkplaats :

RELEVÉ DES PARAMÈTRES DU (DES) MOTEUR(S) DE L'AVION IMMATRICULE OO- ...

Marque du moteur :
 Pour les multimoteurs, position du moteur sur l'avion :

Modèle :
 Numéroté de série :

CYLINDER LEAK TEST										ESSAI MOTEUR AU SOL		
Doc. de référence :			Limites :							Doc. de référence :		
Dates	Heures moteur	Cylindre N°1	Cylindre N°2	Cylindre N°3	Cylindre N°4	Cylindre N°5	Cylindre N°6	Ralenti	Maximum (Lim. inf.:.....)			

Relevé rédigé et/ou clôturé par, le Sceau de l'atelier :