

Le Linee Guida contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo o procedurale per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza ai requisiti normativi. Sono generalmente associate a Circolari. Dato il loro carattere non regolamentare, i contenuti delle Linee Guida (LG) non possono essere ritenuti di per se obbligatori. Quando l'utente interessato sceglie di seguire le indicazioni fornite nelle LG, ne accetta esplicitamente le implicazioni sul proprio impianto organizzativo da esse come risultante ed esprime il proprio forte impegno a mantenersi aderente ad esse ai fini della continua rispondenza al requisito normativo interessato. I destinatari sono invitati ad assicurare che le presenti Linee Guida siano portate a conoscenza di tutto il personale interessato.

MOTORI A PISTONI LYCOMING E CONTINENTAL – OPERAZIONE DI MANUTENZIONE CALENDARIALE

EMESSA DALLA DIREZIONE REGOLAZIONE NAVIGABILITÀ

NOMINATIVO E FIRMA DIRETTORE CENTRALE Ing. Fabio NICOLAI
*(documento informatico
firmato digitalmente ai sensi
dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e
ss.mm.ii.)*

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI

APPLICABILITÀ

- 1. INTRODUZIONE**
- 2. GENERALITÀ**
- 3. SCOPO**
- 4. PRODOTTI INTERESSATI ED ESCLUSIONI**

5. DESCRIZIONE E CONTENUTI DELL'OPERAZIONE DI MANUTENZIONE CALENDARIALE

6. ESECUZIONE DELL'OPERAZIONE DI MANUTENZIONE CALENDARIALE

7. REGISTRAZIONI E COMUNICAZIONI

8. CONSIDERAZIONI FINALI E NORME TRANSITORIE

Riferimenti Regolamentari	Paragrafo	Titolo
<i>Regolamento (UE) n. 1321/2014 e successive revisioni</i>	<i>M.A.201(a) M.A.302 M.B.301 Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301 (b) -</i>	<i>Responsibilities Aircraft Maintenance Programme Maintenance Programme Content of the maintenance programme</i>
<i>Ed. Decision 2003/019/RM e successive revisioni</i>	<i>Tutte le AMC ad M.A.302</i>	<i>Aircraft Maintenance Programme</i>

APPLICABILITÀ	
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Tutti i soggetti, ATO e DTO</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Tutti i soggetti</i>
OPV	<i>Tutti i soggetti</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

1. INTRODUZIONE

- 1.1. La revisione generale è un'attività di manutenzione periodica che assicura il mantenimento della navigabilità dei motori (e in generale dei componenti). L'intervallo di tempo fra due successive revisioni (TBO), è in genere espresso in termini calendariali, di ore/cicli di volo o di funzionamento dello specifico particolare. Di norma, nessuna tolleranza è ammissibile per tali TBO [salvo se non espressamente previsto dall'organizzazione responsabile per il progetto di tipo o consentito in linea con le indicazioni fornite dalla autorità competente o da EASA](#) .
- 1.2. Quando le istruzioni per l'aeronavigabilità continua (ICA) di cui al M.A.302(d)(2) o [ML.A.302\(c\)\(2\)\(b\)](#), emesse dal detentore dell'approvazione di progetto (DAH), raccomandano tali TBO (di seguito indicati con **TBO^R**), questi devono essere presi in considerazione durante lo sviluppo del programma di manutenzione (PdM) dell'aeromobile.
- 1.3. Questi **TBO^R** sono elencati nelle apposite sezioni del Manuale di Manutenzione del motore (EMM) o del Componente (CMM) o nei Service Bulletins, Service Letters o

altre informazioni di servizio non obbligatorie emessi dal DAH/TCH ¹. Quando TBO sono elencati nelle “Airworthiness Limitations”, o resi altrimenti obbligatori (ad es. tramite PA/AD) dall’EASA o, come applicabile, da ENAC, questi ultimi prevalgono sui **TBO^R** e non possono essere estesi oltre il limite stabilito in tali documentazioni.

- 1.4. La revisione generale dei componenti non è spesso classificata come limitazione di aeronavigabilità: è quindi possibile considerare la possibilità di una sua estensione oltre il tempo raccomandato dal DAH. L’esperienza maturata ha dimostrato che, nel rispetto di opportune condizioni, i componenti possono essere impiegati in modo sicuro anche oltre i valori del **TBO^R**.

2. GENERALITÀ

- 2.1. In linea con quanto riportato nell’INTRODUZIONE, ENAC ha condotto in passato, con esito favorevole, approfondimenti sulle risultanze delle revisioni generali effettuate sui motori a pistoni Lycoming e Continental presso alcune delle imprese di revisione motori approvate.
- 2.2. Si è potuto così individuare, per determinati scenari tecnico-operativi e limitatamente a quanto concerne la scadenza calendariale, alcuni criteri/indicatori per valutare, ad intervalli di tempo predefiniti, la “condizione” del singolo motore per consentire la progressiva estensione dell’intervallo di revisione generale identificato nel PdM dell’aeromobile su cui è installato, dal valore **TBO^R** calendariale fino ad un limite calendariale massimo predefinito.
- 2.3. Tali criteri/condizioni, il cui insieme costituisce la cosiddetta “Operazione di Manutenzione Calendariale” (OMC), unitamente ai valori stessi di **TBO^R** contenuti nelle Lycoming SI No. 1009 e della Continental SIL98-9 allora in vigore, sono stati pubblicati da ENAC nei cosiddetti Modelli 117 “Intervalli Massimi di Revisione” relativamente ai motori Lycoming (Doc.n.2100/ECI Rev.19 del 01.08.1994) e ai motori Continental (Doc. “Intervalli di Revisione e Operazione di Manutenzione Calendariale”, Prot N.2006-1871/TMP del 11.01.2006).
- 2.4. Considerato quanto sopra esposto, viste le variazioni organizzative intercorse in ENAC, la ridefinizione della normativa tecnica emessa da ENAC, il mutato quadro di riferimento per la regolamentazione in ambito Europeo, nonché l’aggiornamento dei contenuti delle pubblicazioni Lycoming e Continental in essi richiamati, ENAC ha deciso di:
- pubblicare le presenti Linee Guida (LG), nelle quali sono trasferiti, consolidandoli, i contenuti delle succitate OMC, e
 - cancellare i modelli 117 richiamati nel precedente punto 2.3, rimandando ai

¹ ad es. per i motori a pistoni Lycoming, la revisione corrente della [SI No 1009](#) e per i Continental la revisione corrente dello [Standard Practice Maintenance Manual \(SPMM\) M-Q](#) o altra documentazione pertinente che deve essere ottenuta attraverso gli appositi canali previsti dal TCH.

contenuti delle SI No. 1009 e dello [Standard Practice Maintenance Manual \(SPMM\) M-0](#) (che ora incorpora e supera la SIL98-9) per quanto riguarda i valori di **TBO^R** e le note sulla loro implementazione (vedi successivo paragrafo 8).

2.5. E' utile comunque considerare che quando le istruzioni per l'aeronavigabilità continua (ICA) di cui al M.A.302(d)(2) o ML.A.302(c)(2)(b), emesse dal detentore dell'approvazione di progetto (DAH), prevedono scenari e condizioni per poter progressivamente estendere il **TBO^R** calendariale di 12 anni, questi possono sicuramente essere tenuti in considerazione nello sviluppo del programma di manutenzione (PdM) dell'aeromobile nel rispetto dei termini e delle condizioni in esse contenute al riguardo (vedi ad es. i criteri e le condizioni definiti al riguardo dal TCH Lycoming nella SI No. 1009 versione corrente).

3. SCOPO

3.1. L'OMC è un intervento manutentivo indirizzato a poter progressivamente estendere il **TBO^R** calendariale di 12 anni, previsto dal rispettivo TCH per i motori a pistoni Lycoming e Continental installati su aeromobili di cui al successivo [paragrafo 4](#), fino al raggiungimento del limite indicato al successivo punto 6.6 o del **TBO^R** orario previsto nelle Service Instructions o [Standard Practice Maintenance Manual \(SPMM\)](#) dei Type Certificate Holder (TCH) Lycoming e Continental (o altra pertinente documentazione da essi identificata), quale dei due limiti è raggiunto prima.

3.2. L'OMC è intesa [come intervento manutentivo idoneo](#) per quei motori che sono stati attentamente impiegati e mantenuti e che si trovano [quindi](#) nelle condizioni di poter usufruire di un ulteriore periodo in servizio.

3.3. I contenuti delle presenti LG possono essere [valutati](#) per lo sviluppo [delle previsioni del PdM degli aeromobili di cui al successivo paragrafo 4](#), relative alla gestione della scadenza calendariale per la revisione generale dei motori Lycoming e Continental, da parte della persona o dell'organizzazione deputata a tale attività ai sensi del Regolamento (UE) no 1321/2014 (rif. come applicabile M.A.201 o ML.A.201). Quest'ultima resta responsabile ultima della decisione di adottare o meno i contenuti di tale LG nel PdM dell'aeromobile, ottenendone come necessario la preventiva approvazione ai sensi della Parte M o della Parte ML ovvero, quando ne ricorrano i termini, emettendo per esso la richiesta dichiarazione ai sensi [paragrafo ML.A.302\(c\)\(7\)](#). Per gli aeromobili ricadenti nell'applicabilità della Parte ML, la decisione se adottare o meno i contenuti della presente LG dovrebbe essere basata su una valutazione del rischio considerando gli aspetti dettagliatamente descritti nella tabella fornita nella AMC1 ML.A.302(c). Negli altri casi (ossia aeromobili che ricadono nella Parte M), questa responsabilità sarà assolta dalla persona responsabile della aeronavigabilità continua in accordo a M.A.201 secondo le pertinenti modalità prescritte allo scopo nel §M.A.302 e nelle correlate applicabili AMC/GM, ottenendo se necessario l'approvazione del PdM ai sensi della Parte M.

- 3.4. Resta comunque la possibilità per la persona responsabile della aeronavigabilità continua in accordo a M.A.201 o ML.A.201) di adottare o proporre di adottare nel PdM dell'aeromobile, ottenendone quando previsto la preventiva approvazione ai sensi della Parte M o della Parte ML, altri criteri/condizioni differenti o specifici rispetto alla gestione della scadenza calendariale del TBO dei motori oggetto della presente LG avendo verificato che i suddetti assicurino il medesimo livello di sicurezza, utilizzando criteri di valutazione basati sul rischio (vedi AMC/GM pubblicate da EASA al riguardo) o metodologie per l'evoluzione del PdM previste nelle procedure aziendali, considerando le condizioni del motore, la sua configurazione (ad es. modifiche e riparazioni), la manutenzione effettuata sull'aeromobile e sui suoi componenti, l'esperienza in servizio specifica e di flotta, le ore/anni di servizio operativo accumulati, ridondanze nei sistemi, misure di compensazione, il tipo di aeromobile e di impiego e le altre "condizioni ambientali". Quanto sopra ai sensi e nei limiti delle previsioni del paragrafo M.A.302(e) o ML.A.302(c)(3), e relative AMC/GM (vedi le istruzioni fornite ad es. nella AMC1 ML.A.302(c)).
- 3.5. Fermo restando quanto riportato al precedente punto 3.4 e qualora non emergano indicazioni contrarie dalla valutazione effettuata in accordo ad esso, la decisione di adottare nel proprio PdM, nel rispetto delle pertinenti condizioni, le raccomandazioni di manutenzione diffuse con le presenti linee guida, può facilitare il processo di valutazione e/o approvazione del PdM quando effettuata e/o rilasciata da ENAC.

4. PRODOTTI INTERESSATI ED ESCLUSIONI

- 4.1. I contenuti della presente linea guida, con le eccezioni riportate nei punti 4.2 e seguenti e fatto salvo quanto riportato al punto 3.4 precedente, si applicano ai motori a pistoni Lycoming e Continental installati su aeromobili con MTOM non superiore a 2730 Kg, registrati in Italia o per i quali ENAC è considerata autorità competente per la sorveglianza sulla navigabilità continua e l'approvazione del PdM ai sensi del paragrafo M.1 della Parte M. Nel caso, in particolare, di aeromobili a cui si applica la Parte ML e il relativo programma di manutenzione è dichiarato o approvato da una impresa CAMO (approvata in accordo a Parte M Capitolo G o Parte CAMO) o CAO (con privilegio per la gestione della aeronavigabilità degli aeromobili) con deviazioni dalle raccomandazioni del DAH, il responsabile dell'aeronavigabilità di cui al ML.A.201 può decidere di utilizzare i contenuti delle presenti LG essendo rispettivamente consapevole di assumersene la piena responsabilità ai sensi del paragrafo ML.A.302(c)(7) avendo effettuato le valutazioni richieste al riguardo (vedi ad es. AMC1 ML.A.302(c)) ovvero predisporre e conservare le necessarie registrazioni relative alle giustificazioni a supporto della decisione di deviare dalle raccomandazioni del DAH (vedi GM1 ML.A.302(c)(2)(b)) utilizzate nell'approvazione del PdM (da consegnare al proprietario e mostrare quando previsto alla autorità competente dello Stato di Registrazione). Resta in entrambi i casi il vincolo di verificare che tali deviazioni non devono essere meno restrittive di quelle stabilite nel MIP applicabile (vedi ML.A.302(c)(3), AMC1 ML.A.302(c), GM1 ML.A.302(c)(3))

4.2. I contenuti della presente linea guida non si applicano o cessano di essere applicabili ai motori:

a) per i quali l'analisi della esperienza maturata in servizio evidenzia trend negativi nelle prestazioni o anomalie non risolte e/o che sono stati:

- assemblati con parti non approvate dal Type Certificate Holder (TCH) (Lycoming o Continental), o non approvate da FAA come FAA-PMA article, per i motori Lycoming o Continental (vedi quanto asserito nel FAA Special Airworthiness Information Bulletin SAIB NE-08-40) e validate EASA quando necessario;
- assemblati con parti che non sono conformi al progetto di tipo;
- modificati dalla configurazione di progetto di tipo originale o approvata EASA;
- revisionati o riparati in maniera non conforme a specifiche, limiti ed istruzioni riportate nei Manuali di Revisione, Bollettini di Servizio, Cataloghi delle Parti e Prescrizioni di Aeronavigabilità applicabili,

NOTA: a meno che quanto sopra, non sia effettuato, come applicabile, in conformità a disposizioni previste dalla normativa nazionale o dalla normativa comunitaria (regolamenti UE) ed EASA Decisions, come applicabile, rispettando in tali casi le eventuali limitazioni stabilite e purché esse non modifichino le raccomandazioni del TCH per i **TBO^R**.

b) i cui intervalli calendariali di TBO dovessero essere resi obbligatori da parte dell'EASA o dell'ENAC. Ciò ad esempio attraverso la pubblicazione di una Prescrizione di Aeronavigabilità (Airworthiness Directive), che imponga il rispetto di tale intervallo calendariale per l'esecuzione della revisione motore o nel caso in cui tale limite calendariale coincide con i termini di esecuzione di un intervento imposto da una AD, come ad es. nel caso della FAA AD 2012-19-01).

4.3. I contenuti delle presenti linee guida non si applicano ai fini dell'estensione dell'intervallo orario (in termini di operating hours, o ore di funzionamento) richiesto, nelle istruzioni di navigabilità pubblicate dal rispettivo TCH, per l'effettuazione dell'intervento di Revisione Generale (TBO) sui motori Lycoming e Continental.

4.4. La parte ML non prevede come sorgente per lo sviluppo del programma di manutenzione le istruzioni emesse dall'Autorità Competente. Quindi nel caso di aeromobili per cui è applicabile la Parte ML, il programma di manutenzione verrà sviluppato sulla base delle ICA emesse dal DAH più eventuali altre istruzioni previste nei punti da ML.A.302(c)2 a ML.A.302(c)5 o in alternativa il MIP. Ferme restando le considerazioni fatte nei precedenti paragrafi e sotto-paragrafi in merito alla possibilità per il responsabile dell'aeronavigabilità di cui al ML.A.201 di decidere di utilizzare i contenuti delle presenti LG, i contenuti della presente linea guida non si applicano agli aeromobili per i quali si applicano i requisiti della Parte ML.

5. DESCRIZIONE E CONTENUTI DELL'OPERAZIONE DI MANUTENZIONE CALENDARIALE

- 5.1. I motori che non raggiungono, nel periodo di 12 anni, il **TBO^R** orario ad essi applicabile, possono essere sottoposti, allo scadere dei 12 anni da nuovo, da ultima Revisione Generale o ultimo intervento di cui al seguente punto 6.2, alla OMC sotto descritta. Quest'ultima, attraverso specifici interventi, consente di accertare se le condizioni del motore, in relazione agli aspetti di deterioramento dovuti al parametro tempo, consentono un ulteriore impiego dello stesso in sicurezza oltre la scadenza dei 12 anni.
- 5.2. Trattandosi di una ispezione parziale del motore, per poter essere considerata conclusa con esito favorevole si deve accertare l'ottimo stato generale del motore, il meticoloso rispetto delle scadenze manutentive, l'aggiornamento del motore alla specifica del TCH, l'assenza di fenomeni di corrosione, anche lieve, o di degrado dei componenti del motore oggetto dell'ispezione ed un livello di prestazioni entro i valori ammessi dal TCH. Ciò al fine di poter ritenere con sufficiente ragionevole certezza l'assenza di corrosione e/o degrado anche sugli elementi interni non ispezionabili.
- 5.3. A tal fine quindi i motori dovranno essere assoggettati anche agli ulteriori interventi manutentivi che dovessero risultare necessari come esito della OMC.
- 5.4. L'OMC, da eseguire in accordo alle procedure e limiti di accettabilità previsti dalla pertinente documentazione tecnica del TCH, consiste pertanto dei seguenti interventi:
- a) Ispezione a vista esterna del motore per perdite/trasudamenti di olio/carburante;
 - b) Pulizia del motore;
 - c) Ispezione esterna del motore per condizioni generali (crinature, corrosioni, bruciature, rottura alettatura dei cilindri, etc.)
 - d) Controllo dei filtri olio;
 - e) Ispezione interna dei cilindri mediante endoscopio; nel caso, a seguito di questa ispezione, si evidenzi presenza di corrosione, anche lieve, procedere allo sbarco del cilindro interessato e alle ulteriori indagini interne al motore al fine di escludere la presenza di corrosione su elementi interni al motore;
 - f) Smontaggio dei coperchi delle punterie, ispezione per condizioni generali di molle, piattelli, coni e bilancieri;
 - g) Smontaggio dei magneti ed ispezione a vista degli ingranaggi all'interno del carter posteriore per verificare l'assenza di tracce di corrosione;
 - h) Prova di compressione dei cilindri;
 - i) Controllo assiemi cavi di accensione per condizioni generali, continuità ed isolamento;
 - j) Controllo accessori motore per condizioni generali e sicurezza di installazione ed inoltre:
 - revisione degli accessori montati sul motore per i quali i costruttori non hanno stabilito un TBO. In seguito la revisione deve essere effettuata ad

intervalli non superiori a 12 anni e comunque allo scadere dell'intervallo orario di revisione del motore;

- revisione degli accessori montati sul motore per i quali i relativi costruttori hanno stabilito un TBO, se tale TBO sia scaduto. Successivamente la revisione deve essere effettuata agli intervalli stabiliti dal costruttore;

- k) Sostituzione di tutte le tubazioni in gomma, degli impianti carburante ed olio del motore e suoi accessori, se non già eseguita in accordo con le scadenze previste dal programma di manutenzione dell'aeromobile. Successivamente, qualora non siano previste scadenze diverse dal programma di manutenzione dell'a/m, tale sostituzione deve essere effettuata ad intervalli non superiori a 12 anni e comunque allo scadere dell'intervallo orario di revisione del motore;
- l) Revisione dei componenti dell'impianto di iniezione carburante contenente parti in elastomero, se presenti. Successivamente la revisione deve essere effettuata ad intervalli non superiori a 12 anni e comunque allo scadere dell'intervallo orario di revisione del motore;
- m) Verifica dell'avvenuta esecuzione degli interventi di manutenzione sul motore previsti dal programma di manutenzione dell'aeromobile;
- n) Verifica dell'applicazione delle Prescrizioni di Aeronavigabilità/Airworthiness Directives motore e suoi accessori (NOTA: Prescrizioni di Aeronavigabilità/Airworthiness Directives (PPAA/AADD) sul motore e sui suoi componenti dovranno comunque essere applicate nei termini in esse previsti;
- o) Introduzione dei Service Bulletins motore ed accessori classificati mandatori i cui termini di applicazione siano scaduti;
- p) Prova di potenza del motore a punto fisso facendo riferimento ai dati del manuale di volo dell'aeromobile nella sezione controlli pre-volo, oppure, in mancanza di questo, ai dati riportati sulle targhette in cabina piloti e alle marcature degli strumenti o alle eventuali limitazioni derivanti da Prescrizioni di Aeronavigabilità o altra documentazione emessa/approvata da ENAC;
- q) Prova di funzionamento a terra e in volo, ai vari regimi del motore, senza che si manifesti alcuna irregolarità con particolare riguardo al consumo di olio. Verificare che il consumo di olio rientri nei limiti stabiliti dal TCH, sulla base delle registrazioni di manutenzione e/o dell'effettuazione di una prova di consumo olio.

5.5. La possibilità di utilizzare la OMC quale metodologia per estendere l'intervallo calendariale di revisione generale di 12 anni, fino al limite massimo definito al successivo punto 6.6 delle presenti LG, implica la preventiva revisione del PdM approvato o dichiarato ai sensi [e nel rispetto dei pertinenti paragrafi del Regolamento \(UE\) n. 1321/2014 come revisionato \(vedi anche quanto richiamato nei precedenti paragrafi\)](#), per includere espressamente i contenuti, le modalità di esecuzione delle attività/prove e i relativi criteri di accettabilità (*pass-fail*) dell'OMC specificatamente sviluppate per il motore interessato in accordo alle presenti LG. Le condizioni "*pass-fail*" devono essere stabilite in accordo alle procedure e limiti di accettabilità previsti dalla pertinente documentazione tecnica del TCH.

NOTA : Si rammenta che nel caso di programma di manutenzione dichiarato in accordo alle pertinenti previsioni del Regolamento (UE) no. 1321/2014, come revisionato (situazione questa al momento applicabile solo per aeromobili che rientrano nell'ambito del Regolamento (UE) n. 2018/1139), il proprietario resta totalmente responsabile qualora decida, avendo condotto le valutazioni richieste dalla Parte ML, di deviare rispetto a quanto raccomandato dal detentore del progetto di tipo riguardo all'intervallo calendariale per la revisione generale del motore utilizzando le indicazioni della OMC della presente LG.

6. ESECUZIONE DELL'OPERAZIONE DI MANUTENZIONE CALENDARIALE

- 6.1. L'esecuzione della OMC è richiesta prima del raggiungimento dei 12 anni da nuovo, da ultima revisione generale, o da altro intervento la cui portata risponda a quanto riportato al successivo punto 6.2 come risultante dalle registrazioni del motore, indipendentemente dal fatto che il motore sia stato installato e impiegato in operazioni o meno.
- 6.2. Ai fini della sola scadenza calendariale della Revisione Generale prevista al raggiungimento del limite ultimo di cui al successivo punto 6.6 come applicabile, si ritiene inoltre che l'esecuzione di un intervento di Riparazione Maggiore che abbia comportato:
- a) il disassemblaggio completo del motore;
 - b) la sverniciatura, la pulizia dei componenti e l'effettuazione delle ispezioni (a vista e non distruttive) e delle verifiche previste dall'overhaul manual;
 - c) la sostituzione delle parti danneggiate e il ripristino entro i "serviceable limits";
 - d) la sostituzione di tutte le guarnizioni, tenute, e di tutti i componenti di gomma naturale o sintetica;
 - e) il trattamento protettivo e il riassettaggio;
 - f) l'effettuazione delle prove funzionali previste dall'overhaul manual,

possa essere considerata sufficiente per far decorrere la scadenza calendariale di 24 anni o 21 anni come applicabile ai sensi del successivo paragrafo 6.6., a partire da tale intervento. Resta in tal caso invariata la necessità di effettuazione della Revisione Generale del motore alla scadenza dell'intervallo orario.

- 6.3. L'OMC deve essere eseguita da impresa di manutenzione certificata (AMO) in accordo al Regolamento (EU) n. 1321/2014 (e suoi successivi emendamenti), abilitata alla manutenzione di motori Lycoming o Continental per interventi di livello e complessità equivalenti a quelli richiesti nell'operazione stessa. Per i motori installati su aeromobili amatoriali di cui al punto (c) dell'Allegato I al Regolamento (UE) n. 2018/1139, l'ispezione OMC può essere anche eseguita, attestata e deliberata:
- a) dal relativo costruttore se riconosciuto da ENAC nel Programma di Manutenzione applicabile per l'aeromobile in accordo alla normativa vigente (nelle forme e nei modi riconosciuti dalla vigente regolamentazione nazionale)

come personale esperto in motori, con documentabile competenza e esperienza nell'effettuazione delle specifiche ispezioni e per la specifica tipologia di motore;

- b) da personale, designato dal costruttore amatoriale, esperto in motori, con documentabile competenza e esperienza nell'effettuazione delle specifiche ispezioni e per la specifica tipologia di motore, come ad es:
- Certifying Staff, con autorizzazione sul tipo di motore e per ispezioni/controlli di portata e natura simile in corso di validità, presso impresa di manutenzione con rating B (o A con appropriate abilitazioni), approvata o accettata ENAC;
 - Certifying Staff, con autorizzazione sul tipo di motore e per ispezioni/controlli di portata e natura simile in corso di validità, presso impresa di costruzione motori;
 - tecnico specializzato, con autorizzazione sul tipo di motore e per ispezioni/controlli di portata e natura simile in corso di validità, presso impresa di costruzione / manutenzione motori.

- 6.4. Fermo restando quanto riportato al successivo punto 7.2, eventuali anomalie, emerse a seguito delle ispezioni, andranno eliminate prima di ulteriore impiego del motore.
- 6.5. In caso di esito favorevole, l'OMC è ripetuta ad intervalli non superiori a tre anni, fino al raggiungimento del limite indicato al successivo punto. L'OMC non è applicabile agli accessori del motore; questi ultimi dovranno essere sottoposti a Revisione Generale nei tempi e nei modi previsti dal DAH.
- 6.6. Al raggiungimento di 24 anni (o di 21 anni per i motori Continental delle serie O-300, IO-360, LTSIO-360 e TSIO-360 che non installano ghiera di trasmissione del moto alla pompa dell'olio in accordo al Teledyne Continental S.B. 96-4 (o successive revisioni approvate) da nuovo/ultima Revisione Generale o da intervento di cui al precedente punto 6.2 delle presenti LG, oppure alla scadenza dell'intervallo di revisione orario, quale delle scadenze si verifichi prima, il motore sarà sottoposto a Revisione Generale, anche se l'ultima OMC è stata effettuata con esito positivo da meno di tre anni. L'OMC non è quindi sostitutiva della Revisione Generale.

7. REGISTRAZIONI E COMUNICAZIONI

- 7.1. Eseguita l'OMC, la AMO incaricata rilascia sul libretto del motore, o altro sistema utilizzato in accordo al M.A.305 per le registrazioni della manutenzione sul motore, apposita dichiarazione di manutenzione e, quando applicabile, la pertinente dichiarazione di riammissione in servizio (es. EASA Form 1).
- 7.2. Qualunque non conformità riscontrata durante la manutenzione che possa mettere in pericolo la sicurezza del volo, quali ad esempio crinature significative, deformazioni, corrosioni, perdite significative di fluidi, avarie totali di sistemi, ecc., se non di tipo ben identificato e circoscritto e valutate come sicuramente non riferibili a problematiche connesse con l'aver superato il limite calendariale di revisione stabilito dal TCH, comporta come conseguenza l'effettuazione della Revisione Generale del motore

interessato.

- 7.3. Resta l'obbligo per la AMO che esegue la OMC di riportare all'ENAC, in accordo alle procedure approvate, ogni non conformità significativa riscontrata durante la manutenzione, ovvero riconducibile a problematiche che il limite calendariale per il TBO mira a identificare ed eliminare in modo preventivo (ad es. crinature significative, deformazioni, corrosioni, perdite significative di fluidi, ecc.).

8. CONSIDERAZIONI FINALI E NORME TRANSITORIE

- 8.1. Come riportato nel punto 4 dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 1321/2014, e successivi emendamenti, i PdM approvati in accordo ai requisiti applicabili precedentemente al 27 Luglio 2015 sono considerati come approvati in accordo al Regolamento (UE) n. 1321/2014.
- 8.2. I contenuti [della presente LG](#), dalla data di pubblicazione [della prima edizione](#), annullano e sostituiscono le istruzioni sulla OMC, aventi analoghe finalità, termini e condizioni, precedentemente descritti nei Mod. 117 richiamati al precedente punto 2.3. Questi ultimi, come pure qualsiasi altro "Mod. 117" o equivalente, precedentemente emesso dal RAI o da ENAC, sono pertanto da considerarsi abrogati.
- 8.3. In occasione della rivalutazione annuale del PdM, o entro la prossima OMC quale di tali scadenze si verifichi prima, il responsabile per la gestione del PdM provvede ad aggiornare i riferimenti [in accordo al Regolamento \(UE\) n. 1321/2014](#) e, come applicabile, i contenuti dello stesso in relazione alla pubblicazione delle presenti LG, predisponendo come necessario l'eventuale programma ponte (bridging programme), e richiedendo per i casi previsti una nuova approvazione del PdM.
- 8.4. [Quanto sopra fatto salvo il caso in cui per la combinazione aeromobile/motore/tipo di operazioni si applichino le condizioni di cui al precedente paragrafo 3.4 e la persona designata responsabile per lo sviluppo e gestione del PdM dell'aeromobile ai sensi del Regolamento \(UE\) 1321/2014, come revisionato, o della Regolamentazione Italiana applicabile abbia inserito in tale PdM la decisione di procedere in accordo a quanto descritto nel succitato paragrafo 3.4 e lo abbia implementante favorevolmente nei termini e secondo le modalità in esso definite;](#)