

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ č. 2013/025/R

VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY

ze dne 11. září 2013

kterým se mění příloha I „Přijatelné způsoby průkazu k Části-M“ rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

„Doporučené postupy pro prodlužování TBO“

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „Agentura“), kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES¹ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na článek 4(2), článek 7 a přílohu III tohoto nařízení; a

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 2042/2003² ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

- (1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 základního nařízení, přijatelné způsoby průkazu (AMC), jakož i poradenský materiál (GM) pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. L 4, 09.01.2013, s. 34–35).

² Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením (EU) č. 593/2012 ze dne 5. července 2012 (Úř. věst. L 176, 06.07.2012, s. 38).

- (2) Agentura, v souladu s článkem 52(1)(c) základního nařízení a články 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost³, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemnou reakci na obdržené připomínky⁴.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha I „Přijatelné způsoby průkazu k Části-M“ rozhodnutí č. 2003/19/RM se tímto mění, jak je uvedeno v příloze k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem uveřejnění v Úřední publikaci Agentury.

V Kolíně nad Rýnem dne 11. září 2013

Patrick KY

³ Rozhodnutí správní rady EASA MB 01-2012 ze dne 13. března 2012, kterým se mění a nahrazuje rozhodnutí MB 08-2007 týkající se postupu použitého Agenturou pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“).

⁴ Viz NPA 2011-15 a CRD 2011-15* dostupné na stránkách archivu předpisové činnosti EASA
<http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>

* Poznámka překladatele: V originále uvedeno chybně NPA a CRD 2011-19.

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

**Přijatelné způsoby průkazu
(AMC)
k
Části M**

I. Návrh rozhodnutí k Části M – Příloha k rozhodnutí č. 2013/025/R

Příloha I VIII k rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele Agentury ze dne 28. listopadu 2003 o „Přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů“ se tímto mění následovně:

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového textu nebo odstavce, jak je uvedeno níže:

1. zrušený text je označen přeškrtnutím.
2. nový text a změněný text je zvýrazněn šedě.
3. výpustka (...) značí, že předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn

- 1) Doplnuje se nové AMC – AMC2 M.A.302(d):

AMC2 M.A.302(d) Program údržby letadla

DOBA MEZI GENERÁLNÍMI OPRAVAMI

1. Úvod

Pokud instrukce pro zachování letové způsobilosti odkazované v bodě M.A.302(d)(ii) obsahují intervaly generálních oprav letadlových celků, obvykle uváděné jako doby mezi generálními opravami (TBO), měly by být při vytváření programu údržby letadla vzaty do úvahy. Pokud není postupováno podle odstavce 2 nebo 3 níže, měly by platit hodnoty TBO stanovené držitelem schválení návrhu¹ (DAH). Nelze se odchýlit od TBO, které jsou obsaženy v oddílu omezení letové způsobilosti nebo Agenturou jinak označené za povinné. TBO jsou obvykle stanoveny vyjádřením kalendářní doby a/nebo provozních nebo letových hodin/cyklů/přistání, podle toho, co nastane dříve.

Intervaly navržené DAH jako TBO se mohou pro různé varianty letadlových celků a pro letadlové celky, u nich došlo ke změnám návrhu nebo zapracování servisních bulletinů, lišit.

2. Vhodnost a proces prodloužení TBO

S výjimkou případů uvedených v odstavci (1) níže, může u bezmotorových letadel a letadel s pístovým motorem jiných než složitě motorové letadlo (CMPA) vlastník nebo organizace CAMO řídicí program údržby letadla navrhnout, v souladu s bodem M.A.302(d)(iii), prodloužené intervaly pro provedení generální opravy letadlových celků (dále jen TBO^E) v porovnání s těmi TBO, které doporučil DAH (dále jen TBO^R).

Aby bylo možné získat schválení odlišného intervalu pro generální opravy v porovnání s intervalem stanoveným DAH, mělo by být dodrženo následující:

- a) Před tím, než je letadlový celek podroben prohlídce, měly by být stanoveny standardy prohlídky a podmínky zkoušek, stejně jako kritéria splňuje/nesplňuje, které jsou založeny na charakteristických parametrech poskytnutých DAH ve formě příruček. Tyto standardy, podmínky a kritéria by měly být považovány za součást programu údržby letadla navíc vedle ustanovení Dodatku I k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b) „Obsah programu údržby“.

¹ Držitel typového osvědčení, doplňkového typového osvědčení nebo schválení návrhu opravy, podle použitelnosti.

- b) V intervalu TBO^R by měl být letadlový celek podroben prohlídce (a případně zkoušen, v závislosti na typu součásti) organizací k údržbě s příslušnou kvalifikací B nebo C v souladu a údaji pro údržbu v případě zjevné závady nebo nenormální funkce.
- c) U letadel ELA1, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, mohou být tyto prohlídky prováděny rovněž osvědčujícím personálem podle M.A.801(b)2 v souladu s bodem M.A.502(d). U pístových motorů by měly tyto prohlídky vyhovovat Dodatku XIV k tomuto AMC2.
- d) Všechny části letadlového celku určené DAH k výměně v intervalu TBO^R , které jsou během prohlídky přístupné, by měly být podrobeny prohlídce samostatně, a je-li potřeba, vyměněny.
- e) Výsledky prohlídky by měly být organizací k údržbě považovány za záznamy o údržbě a měly by být průkazné. Vlastníkovi letadla by měla být poskytnuta kopie s výsledky prohlídky.
- f) Příkazy k zachování letové způsobilosti, které mají vliv na letadlový celek a jejichž splnění je požadováno při generální opravě, by měly být splněny nejpozději v intervalu TBO^R .
- g) Pokud je prohlídka uspokojivá a není důvod věřit, že letadlový celek nebude fungovat, jak bylo zamýšleno (např. uvážení minulých událostí ovlivňujících konkrétní letadlo), odrazí se TBO^E v programu údržby letadla (viz odstavec j)) spolu s jakoukoliv dodatečnou činností údržby určenou jako nezbytnou, tak aby letadlový celek do této doby fungoval, jak bylo zamýšleno. Jako minimum by měla být naplánována další průkazná prohlídka při dosažení 50 % prodlouženého intervalu $((TBO^E - TBO^R)/2)$. TBO^E by neměl překročit 20 % TBO^R v kalendářní době nebo provozních hodinách, podle toho, co nastane dříve.
- h) V intervalu TBO^E může být schváleno druhé prodloužení (dále jen TBO^{E2}), v délce maximálně 20 % TBO^R , pokud jsou odpovídajícím způsobem splněny podmínky bodů a) až g).
- i) Žádné další prodloužení TBO by nemělo být povoleno, s výjimkou letadlových celků zastavěných na soukromě provozovaných letadlech s MTOM 2 730 kg nebo nižší, u nichž neexistuje žádné omezení počtu prodloužení (každý 20 % TBO^R), pokud jsou odpovídajícím způsobem splněny podmínky bodů a) až g). V tom případě by měla být, v době třetího prodloužení TBO, skutečnost, že je letadlo provozováno soukromě, uvedena v záznamech o zachování letové způsobilosti letadla (např. v deníku letadla). Rovněž by měly být určeny ovlivněné letadlové celky.
- j) Na základě výsledků prohlídky uvedené v odstavci g) by měla být příslušným úřadem schválena změna programu údržby letadla zahrnující prodlouženou TBO. Alternativně, a bez ohledu na ustanovení odstavce 7 AMC M.A.302(d), může být program údržby u soukromě provozovaných letadel s MTOM 2 730 kg nebo nižší schválen v souladu s bodem M.A.302(c) postupem nepřímého schválení.
- k) Letadlový celek s prodlouženou TBO by neměl být zastavěn na jiné letadlo, pokud to není odsouhlaseno příslušným úřadem členského státu zápisu do rejstříku.
- l) Prodloužení TBO v souladu s tímto AMC2 by neměla být uvažována u letadlových celků:
- i. zastavěných na letadlech, která jsou používána v obchodní letecké dopravě;
 - ii. zastavěných na letadlech, která jsou používána pro účely základního výcviku;
 - iii. spojených s provozem IFR; a
 - iv. u nichž by mohl být jejich normální provozuschopný stav ovlivněn vzhledem k použití letadla (např. motor na letadle používaném pro akrobatické lety).
- m) Navzdory bodu (l)(iv) výše lze o prodlouženích TBO v souladu s tímto AMC2 uvažovat v případě letadlových celků ovlivněných provozem daného letadla ve vysoce korozivním prostředí nebo zastavěných na letadle, které je používáno pro vlečení, pod podmínkou, že prohlídky/kontroly letadlových celků jsou prováděny v intervalech 25 % prodlouženého intervalu $((TBO^E - TBO^R)/4)$. V těchto případech by při prohlídce pro prodloužení TBO motoru měla být navíc k opatřením stanoveným odstavcem 3 Dodatku XIV k AMC2 M.A.302(d) provedena boroskopická prohlídka a/nebo spektrografická analýza oleje.

3. Sledování trendu vývoje letadlového celku

Alternativně k programu údržby, který obsahuje intervaly plánovaných generálních oprav letadlových celků, může vlastník nebo CAMO řídicí program údržby letadla navrhnout program údržby založený na sledování trendů vývoje a analýze těchto trendů, spolu s kritérii pro zamítnutí letadlového celku. Takový program údržby by měl začínat na počátku životnosti letadlového celku nebo zahrnovat minimálně 6 plánovaných kontrol stavu provedených před dosažením TBO.

2) AMC M.B.301(b) se upravuje o bod M.B.301(b)(9):

AMC M.B.301(b) Program údržby

V souvislosti s prodloužením TBO zmíněným v AMC2 M.A.302(d):

1. se může příslušný úřad rozhodnout neprodloužit TBO letadlového celku, pokud je jednotlivé letadlo v jeho rejstříku členského státu po dobu kratší než 12 měsíců nebo bylo na základě toho zápisu do rejstříku provozováno po méně než 100 letových hodin. V případě potřeby by měly být odpovídajícím způsobem omezeny postupy CAMO umožňující nepřímé schválení programu údržby.
2. u typů letadel/letadlových celků, u nichž se příslušný úřad domnívá, že s nimi nemá dostatečnou zkušenost, se může příslušný úřad rozhodnout neprodloužit TBO letadlových celků, dokud nebudou získány dostatečné zkušenosti z provozu.
3. v případě popsaném v odstavci 3 AMC2 M.A.302(d) mohou příslušné úřady akceptovat přístup sledování trendu vývoje na základě kladného stanoviska DAH, nebo pokud mají dostatečné znalosti a záznamy o historii předmětného letadlového celku, které rovněž zohledňují specifické okolnosti (např. zamýšlené použití) u jednotlivého letadla.
4. S ohledem na odstavec 2.2 Dodatku XIV k AMC2 M.A.302(d) mohou příslušné úřady přijmout alternativní prohlídky/zkoušku, které by poskytly rovnocenné informace nebo nálezy.

3) Doplní se nový dodatek – Dodatek XIV k AMC2 M.A.302(d):

Dodatek XIV k AMC2 M.A.302(d) Program údržby letadla

KRITÉRIA U PÍSTOVÝCH MOTORŮ PRO PROVOZ ZA LHŮTY PRO GENERÁLNÍ OPRAVY DOPORUČENÉ DRŽITELEM SCHVÁLENÍ NÁVRHU

1 Předmět úpravy

Tento dodatek poskytuje kritéria týkající se postupů potřebných pro prodloužení TBO^R pístového motoru. Viz AMC2 M.A.302(d).

2 Úvod

U pístového motoru, který dosáhl konce intervalu pro generální opravu doporučeného jeho DAH, se může předpokládat, že utrpěl určité opotřebení válců, pístů, ventilů, ložisek a dalších pohyblivých částí, ale motor, který byl pečlivě provozován a udržován, může být stále ve stavu vhodném pro další dobu provozu.

- 2.1 Opotřebení, ke kterému dochází v motoru, je ovlivňováno mnoha činiteli. Z nich nejpodstatnější zahrnují: účinnost filtru sání vzduchu; používané způsoby zacházení s motorem, zejména během spouštění; kvalita paliva a oleje používaných v motoru; a podmínky, ve kterých je letadlo parkováno, není-li používáno. Rovněž jsou relevantní podmínky provozu; délka letů; atmosférické podmínky během letu a na zemi; a druh

prováděného létání. Řada těchto činitelů je mimo povinnosti personálu údržby, ale velice pečlivé plnění schváleného programu údržby a jakýchkoliv instrukcí poskytnutých ve formě servisních bulletinů nebo doporučení DAH bezpochyby pomůže prodloužit životnost motoru.

- 2.2 Prohlídky a zkoušky, které mohou být nezbytné k posouzení stavu motoru v souladu s AMC2 M.A.302(d), jsou podrobně popsány v následujících odstavcích. Mohou být navrženy alternativní prohlídky/zkoušky, které by zajistily rovnocenné informace nebo nálezy.

3 Prohlídka a údržba

Řada položek zahrnutých v běžné plánované údržbě se může opakovat, aby se určil stav motoru na konci jeho normální doby pro generální opravu, a rovněž mohou být určeny dodatečné prohlídky.

3.1 Vnější stav

Motor by měl být zevně prohlédnut, aby se zjistily zjevné závady, jako prasklá skříň klikové hřídele, přílišná volnost hřídele vrtule, přehřátí a koroze, které ho mohou činit nepřijatelným pro další použití.

Zvláštní pozornost by měla být věnována kabelům, svíčkám, konektorům a snímačům motorů vybavených elektronickými systémy řízení, co se týče nesprávné montáže, drhnutí, opotřebení kontaktů a dalších druhů poškození. Opotřebované nebo poškozené části musí být opraveny/nahrazeny podle instrukcí držitele schválení návrhu (DAH).

Vnější trubky a hadice by měly být zkontrolovány a v případě potřeby vyměněny podle instrukcí DAH.

3.2 Vnitřní stav

Důležité informace ohledně vnitřního stavu motoru lze získat kontrolou olejových filtrů a elektromagnetických zapalovacích svíček na znečištění kovovými částicemi. Tyto kontroly mohou stačit k prokázání toho, že došlo k vážnému opotřebení nebo poruše a že další použití motoru je nepřijatelné.

3.3 Spotřeba oleje

Vzhledem k tomu, že se spotřeba oleje motoru může s blížícím se koncem jeho normální doby pro generální opravu zvyšovat, přesná kontrola spotřeby po dobu posledních 10 letových hodin by měla ukázat, zda je pravděpodobné, že dojde k překročení maximální doporučené spotřeby stanovené DAH, kdyby doba do generální opravy byla prodloužena.

3.4 Kontrola komprese

Opotřebení pístních kroužků nebo válce, nebo netěsnost ventilů by mohla, spolu s rostoucí spotřebou oleje, vést k významné ztrátě výkonu. Kontrola komprese válce by měla být provedena podle instrukcí DAH.

Obvyklým způsobem kontroly komprese motoru je zkouška tlakového rozdílu. Při této zkoušce se postupně u každého válce použije regulovaný přívod vzduchu (běžně 560 kPa (80 lbf/in²)) a pomocí manometru se zaznamená skutečný tlak vzduchu ve válci. Jelikož obvykle dojde k nějaké netěsnosti, bude tlak ve válci obvykle nižší než tlak přívodního vzduchu a rozdíl bude ukazatelem stavu pístních kroužků a ventilů. Poslechem unikajícího vzduchu u přívodu do karburátoru, výfuku a odvzdušňovacího otvoru klikové skříň je možné vypátrat vadnou součást. Obvykle se doporučuje provést zkoušku tlakového rozdílu, co možná nejdříve po spuštění motoru.

4 Výkon motorů letounu

Výkon vytvářený motorem letounu po prvotní zástavbě je stanoven ve formě jmenovitých otáček motoru, které jsou zaznamenány v příslušném deníku tak, že při následných motorových zkouškách je možné provést srovnání. Jmenovité otáčky motoru jsou zaznamenány otáčky motoru získané s využitím předepsaných nastavení výkonu a podmínek, opravené (pomocí diagramů dodaných DAH motoru) na hodnotu, která by byla získána při standardní atmosférické teplotě a tlaku na hladině moře; změny vlhkosti nevyvolávají velké změny výkonu a při stanovování jmenovitých otáček nebo následujících kontrolách výkonu motoru se neuvažují. Motorové zkoušky by měly být opravovány stejným způsobem.

4.1 Motorové zkoušky

Většina pístových motorů lehkých letounů je vzduchem chlazená a je pro správné chlazení válců závislá na dostatečném proudu vzduchu. K tomuto stavu může dojít pouze za letu, a provoz na zemi by měl být proto co možná nejkratší.

Chlazení lze napomáhat natočením letadla proti větru, ale při provádění motorových zkoušek je potřeba vyhnout se podmínkám silného větru, protože výrazně ovlivňuje získané výsledky. Před rozjetím motoru na vysoký výkon by měly být získány normální provozní teploty (ne minimální teploty předepsané pro provoz) a během zkoušky by měly být pečlivě sledovány teploty oleje a válce, aby se předešlo překročení příslušných omezení.

4.1.1 Nepřepřlňované motory jsou zkoušeny s plnou přípustí, a pokud je zastavena stavitelná vrtule za chodu s plně nastaveným malým stoupáním listů vrtule. Uvažuje se, že změny barometrického tlaku ovlivňující výkon motoru mají být vyváženy změnami zatížení vrtule, takže je potřeba pouze teplotní korekce. Tento korekční činitel je možné získat z diagramu dodávaného DAH motoru (pokud není zajištěn DAH, měl by být použit materiál uvedený v CAA UK CAP 562 „*Leaflet 70-70 Piston Engine Overhaul – Correcting Engine Test Results*“). Zaznamenané otáčky při plné přípustí vynásobené korekčním činitelem dají opravené otáčky.

4.1.2 Ačkoliv jsou nepřepřlňované motory často vybaveny stavitelnými vrtulemi, otáčky motoru získané při plné přípustí jsou obvykle nižší než regulované otáčky a vrtule má i nadále plně nastavené malé stoupání listů. U přepřlňovaných motorů je však vrtule obvykle regulována na konstantní otáčky při nastaveních pro vysoký výkon a malé změny výkonu neovlivní otáčky motoru. Výkon přepřlňovaného motoru je proto kontrolován určením referenčních otáček při předepsaných nastaveních výkonu.

a) Jelikož je přepřlňovaný motor v chodu při specifikovaném plnicím tlaku bez ohledu na atmosférický tlak, musí být korekce provedeny jak na rozdíl teploty, tak tlaku od standardní atmosféry.

b) Postup je nechat motor v chodu, dokud se nedosáhne normálních provozních teplot, otevřít na maximální plnicí tlak pro vzlet, snižovat výkon, dokud nedojde k poklesu otáček motoru (což znamená, že listy vrtule jsou na jejich zarážkách pro malý úhel nastavení), poté ubrat plyn na plnicí tlak předepsaný DAH a zaznamenat získané otáčky motoru.

c) Korekční činitel, který má být použit na zaznamenané otáčky motoru přepřlňovaného motoru, je možné získat z diagramů dodávaných DAH motoru.

4.1.3 Ačkoliv jsou otáčky motoru získané během kontroly výkonu motoru opraveny na atmosférický tlak a teplotu, jak je nezbytné, není provedena žádná oprava na vlhkost, podmínky okolního větru nebo chyby přístrojů, a tudíž jsou opravené otáčky motoru málokdy přesně rovny referenčním otáčkám, dokonce i když se stav motoru zůstal beze změn. Avšak výkon motoru lze obvykle považovat za přijatelný, pokud jsou opravené otáčky získané během motorové zkoušky v rozmezí 3 % od referenčních otáček.

4.1.4 Pokud není možné posoudit zhoršování výkonu prostřednictvím motorové zkoušky (např. v důsledku zastavení jiné vrtule), měla by být provedena letová zkouška stoupavosti.

5 Výstupní výkon motorů vrtulníku

Výkon vytvářený motorem vrtulníku s jedním motorem je považován za přiměřeně kontrolovaný v průběhu normálního provozu; jakákoliv ztráta výkonu by měla být okamžitě zřejmá. Proto se samostatné kontrolování výkonu motoru vrtulníku speciálně za účelem vyhovění tomuto dodatku nepovažuje za nezbytné.

6 Ztráta výkonu

Pokud motorová zkouška (odstavec 4) nebo normální provoz motoru odhalí nepřijatelnou ztrátu výkonu nebo nepravdivý chod, je možné, že to lze napravit provedením určitých běžných servisních úkonů nebo výměnou součástí nebo vybavení. Výměna zapalovacích svíček, znovunastavení vaček nebo okamžiků přerušování kontaktů přerušovače magnetového zapalování nebo jiná seřízení

systemů zapalování nebo karburátoru jsou všechno činnosti, které mohou vést k hladšímu chodu a zlepšit výkon motoru.

7 Provádění servisu

Pokud se u motoru prokáže, že je vhodný pro další provoz, bude v důsledku toho obvykle proveden jistý počet servisních úkonů v souladu se schváleným programem údržby. Pokud nebyly provedeny dříve (odstavec 6) měly by být tyto úkony splněny před návratem motoru do provozu.

8 Záznamy v deníku

Záznam provedených kontrol a jakákoliv opravné nebo servisní práce musí být zapsány a osvědčeny v deníku motoru před uvolněním motoru do provozu v rámci jeho doporučené nebo prodloužené provozní životnosti podle ustanovení AMC2 M.A.302(d). Provedený zápis v deníku by měl rovněž přesně uvádět jakékoliv omezení dalšího použití (viz AMC2 M.A.302(d)).

9 Změny programu údržby

Program údržby letadla by měl reagovat na požadavky na prodlužování TBO a dodatečné úkoly údržby požadované v rámci jejich intervalů, aby bylo možné provozovat motor letadla déle, než je jeho doporučená lhůta pro generální opravu, jak je podrobně popsáno v AMC2 M.A.302 (d).