



Rapport Airworthiness Review

Dit formulier dient u mee te sturen met het formulier "Aanvraag BvL en ARC" als u een Airworthiness Review Certificate voor een Part-M of Part-ML luchtvaartuig wilt aanvragen.

Bij een positieve beoordeling van een vraag bij paragraaf 4 t/m 7 uit de lijst dient u een paraaf en de datum achter de desbetreffende vraag te zetten.

Bij een negatieve beoordeling van een item in paragraaf 4, 5, 6 of 7 dient u een opmerking te plaatsen (paragraaf 9) plus eventueel bijbehorende rectificatie (paragraaf 10).

Na herstel van een negatieve beoordeling dient u de vraag uit de lijst af te sluiten met een datum en een paraaf.

Indien vraag 8.1 niet positief is afgesloten maar het luchtvaartuig is desondanks luchtwaardig, motiveer het besluit of advies bij vraag 8.2 "Opmerkingen".

Een kopie van alle ARC keuringen / Aanbevelingen moet bij de ILT worden ingediend. Op iedere pagina moet een rapportnummer worden ingevuld.

Onvolledig of onjuist ingevulde formulieren worden niet in behandeling genomen.

Stuur het formulier naar luchtvaartuigregister@ilent.nl of naar Inspectie Leefomgeving en Transport / Luchtvaart
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

Meer informatie

088 489 00 00 | www.ilent.nl

1 Gegevens aanvrager

1.1 Keuring uitgevoerd door geautoriseerd bedrijf / persoon	_____	Erkenning / autorisatie: _____
1.2 Naam contactpersoon	_____	
1.3 Telefoonnummer(s) contactpersoon	_____	
1.4 E-mail contactpersoon	_____	
1.5 Houder / eigenaar luchtvaartuig	_____	
1.6 Naam contactpersoon	_____	
1.7 Telefoonnummer(s) contactpersoon	_____	
1.8 E-mail contactpersoon	_____	
1.9 Het onderhoud management wordt verzorgd door	_____	Sinds: _____
1.10 Contact referentie	_____	
1.11 Datum en locatie van de keuring	_____	_____
1.12 Beschikbare steekproef datum (luchtvaartuigen onder AOC, in overleg)	_____	_____
1.13 Beschikbare steekproef locatie	_____	
1.14 ARC geldig tot	_____	_____

2 Gegevens luchtvaartuig

2.1	Registratie luchtvaartuig	PH-
2.2	Fabrikant luchtvaartuig en model	
2.3	Serienummer luchtvaartuig	
2.4	AFM en revisie	
2.5	Basis van het onderhoudsprogramma	

3 Gegevens m.b.t. de keuring

3.1	Keuring heeft betrekking op een	<input type="checkbox"/> ARC afgifte	<input type="checkbox"/> ARC verlenging	
3.2	Operatie van luchtvaartuig is	<input type="checkbox"/> Commercieel Met AOC	<input type="checkbox"/> Commercieel zonder AOC	<input type="checkbox"/> Niet-commercieel
3.3	Rapport opsturen naar de Inspectie ten behoeve van	<input type="checkbox"/> Aanbeveling	<input type="checkbox"/> Ter informatie (EASA Form 15b of 15c bijvoegen)	

> Om de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig aan te tonen, moet de volledige documentatie van het luchtvaartuig worden gecontroleerd door de geautoriseerde Airworthiness Review Staf. Hierbij worden de paragrafen 5, 6 en 7 beoordeeld. Bij een verlenging van de ARC dient u slechts paragraaf 4 in te vullen.

4 Verificatie M(L).A.901, M(L).A.301 en M(L).A.302

		Opm.	Datum	Paraaf
4.1	Referenties M.A. 901 (b(i)) en M.L.A.901 (c)(1)	Is het luchtvaartuig de afgelopen 12 maanden continu door de CAMO beheerd onder wiens erkenning nu de verlenging wordt afgegeven?		
4.2	Referenties M.A. 901 (b(ii)) en M.L.A.901(c)(2)	Is het onderhoud aan het luchtvaartuig de afgelopen 12 maanden uitgevoerd conform de eisen gesteld aan het controlled environment?		
4.3	Referenties M.A.302(h), AMC M.A.302.3 en M.L.A.301(c)(9)	Heeft jaarlijks een evaluatie op de effectiviteit en geldigheid van het goedgekeurde onderhoudsprogramma plaatsgevonden?		
4.4	Referentie M.A.302(d)	Is het goedgekeurde onderhoudsprogramma bijgewerkt naar de laatste revisie van de van toepassing zijnde brondocumenten (M.A.401(b))?		
4.5	Referenties M.A.302(b) en (c), M.L.A.302(b)(2)	Is het onderhoudsprogramma goedgekeurd door de competente autoriteit van het land van registratie of via een indirecte goedkeuring door een EASA Part M subpart G erkende organisatie, die bevoegd is voor dit type luchtvaartuig en waarvan het erkenningscertificaat is afgegeven door de competente autoriteit van de lidstaat van registratie?		

5 Gegevens vliegreuen en cycles

		Opm.	Datum	Paraaf
5.1	Referenties M.A.901 (k.1) en M.L.A.903 (a.1)	Zijn airframe, motor en propeller vliegreuen en landingen juist vermeld in de technische administratie?		

> Vermeld hieronder de actuele vliegreuen en cycles.

Type	Partnummer	Serienummer	Vliegreuen	Cycles / Landingen
Airframe	n.v.t.	n.v.t.		
Motor #1				
Motor #2				
Motor #3				
Motor #4				
Propeller #1				
Propeller #2				
Propeller #3				
Propeller #4				

6 Vragen over de documentatie

	Omschrijving	Opm.	Datum	Paraaf
6.1	Referenties M.A.901 (k.2) en ML.A.903 (a.2) Voldoet het AFM aan de vliegtuigconfiguratie en de laatst gepubliceerde revisie(s) van de (S)TC houders?			
6.2	Referenties M.A.901 (k.3) en ML.A.903 (a.3) Zijn alle onderhoudstaken uitgevoerd die volgens het (goedgekeurde) onderhoudsprogramma uitgevoerd hadden moeten worden?			
6.3	Referenties M.A.901 (k.4) en ML.A.903 (a.4) Zijn alle bekende gebreken gecorrigeerd, of indien van toepassing, op de juiste wijze uitgesteld?			
6.4	Referenties M.A.901 (k.5) en ML.A.903 (a.5) Zijn alle AD's die van toepassing zijn binnen de gestelde termijnen uitgevoerd en zijn alle AD's op de juiste wijze geadmistreerd?			
6.5	Referenties M.A.901 (k.6) en ML.A.903 (a.6) Zijn alle aan het luchtvaartuig uitgevoerde reparaties en modificaties op de juiste wijze geadmistreerd en goedgekeurd conform Part 21?			
6.6	Referenties M.A.901 (k.7) en ML.A.903 (a.7) Zijn alle geïnstalleerde Service Life Limited componenten nog binnen hun limieten en op de juiste wijze geïdentificeerd en geadmistreerd?			
6.7	Referenties M.A.901 (k.8) en ML.A.903 (a.8) Is het onderhoud volgens de betreffende regelingen vrijgegeven?			
6.8	Referenties M.A.901 (k.9) en ML.A.903 (a.9) Is het huidige "weeg en zwaartepuntrapport" conform de configuratie van het luchtvaartuig en valt het rapport nog steeds binnen de termijn van geldigheid?			
6.9	Referenties M.A.901 (k.10) en ML.A.903 (a.10) Voldoet het luchtvaartuig aan de laatste door EASA goedgekeurde revisie van het Type Ontwerp?			
6.10	Referenties M.A.901 (k.11) en ML.A.903 (a.11) Komt het afgegeven geluidsdocument, (indien van toepassing), overeen met de configuratie van het luchtvaartuig?			

7 Vragen over de fysieke inspectie

	Omschrijving	Opm.	Datum	Paraaf
7.1	Referenties M.A.901 (m.1) en ML.A.903 (c.1) Zijn de markeringen en teksten in en op het luchtvaartuig correct aangebracht?			
7.2	Referenties M.A.901 (m.2) en ML.A.903 (c.2) Voldoet de configuratie van het luchtvaartuig aan de gegevens van het goedgekeurde AFM?			
7.3	Referenties M.A.901 (m.3) en ML.A.903 (c.3) Voldoet de configuratie van het luchtvaartuig aan de goedgekeurde documentatie?			
7.4	Referenties M.A.901 (m.4) en ML.A.903 (c.5) Zijn alle waarneembare defecten correct geadresseerd?			
7.5	Referenties M.A.901 (m.5) en ML.A.903 (c.4) Zijn er geen aanwijsbare verschillen tussen het luchtvaartuig en dedocumenten als vermeld in de paragrafen 5 en 6?			
7.6	Geef aan welke ruimtes en/of onderdelen gecontroleerd zijn			



11 Toelichting

Gebruikte afkortingen / definities

AD	Airworthiness Directive
AFM	Aircraft Flight Manual (ook Pilot Operator, handbook, etc)
AMC	Acceptable Means of Compliance
AMM	Aircraft Maintenance Manual
AOC	Air Operator Certificate
ARC	Airworthiness Review Certificate
ARC-staff	Staff according to Part-CAMO, Part-CAO or Part-ML
ATO	Approved Training Organisation
BvI	Bewijs van inschrijving
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CAO	Combined Airworthiness Organisation
CDL	Configuration and Deviation List
Controlled environment	= zie Part M.A.901 (b)
DDL	Deferred Defect List
DTO	Declared Training Organisation
EU/EASA	European Union / European Aviation Safety Agency
FOD	Foreign Object Damage.
FTO	Flight Training Organisation
MD	Maintenance Directive issued by CAA-NL
MEL	Minimum Equipment List
MRB	Maintenance Review Board
Part-ML	Part-M light regulations
SB	Service Bulletin of equivalent (Service letter, Service instruction etc.)
SRM	Structural Repair Manual
(S)TC	(supplemental) Type Certificate
TCDS	Type Certificate Data Sheet

Algemeen

Hoewel dit niet vereist wordt, raadt de ILT de airworthiness review staff aan om ook de boorddocumenten te controleren op naamstelling. Het betreft hier met name de vergunning frequentie gebruik van Agentschap Telecom. De reden hiervoor is dat in het verleden regelmatig is gebleken dat deze niet zijn aangepast als het luchtvaartuig van eigenaar of houder veranderde.

Paragraaf 4, 5, 6 en 7

De Airworthiness Review Staff verklaart met het afgeven van een ARC of een aanbeveling daartoe, dat het luchtvaartuig ten tijde van de airworthiness review luchtwaardig was. Om zich hiervan te vergewissen zal hij/zij voldoende onderzoek moeten doen. Omdat het voor bepaalde inspectie-onderwerpen ondoenlijk is om een 100% controle uit te voeren, mag waar dat gerechtvaardigd is, een steekproef worden uitgevoerd.

De diepgang van de steekproef is onderwerp afhankelijk, waarbij tevens eerdere ervaringen van de Airworthiness Review Staff kunnen worden meegenomen. Uiteindelijk moet de Airworthiness Review Staff met redelijke zekerheid kunnen vaststellen dat zijn bevindingen representatief zijn. De Airworthiness Review Staff dient zich kritisch op te stellen t.a.v. de informatie die aangeleverd wordt t.b.v. de Airworthiness Review, ook als die door een CAMO wordt aangeleverd (ook als het de eigen CAMO is). N.B.: de Airworthiness Staff verklaart met het afgeven een ARC of een aanbeveling daartoe dus niet slechts dat het luchtvaartuig sinds de vorige airworthiness review goed beheerd en onderhouden is.

Logischerwijs ligt de nadruk van het onderzoek wel op die periode. De luchtwaardigheid wordt uiteraard bepaald door gebeurtenissen in het verleden, maar het doel van de Airworthiness Review is niet om te controleren of het luchtvaartuig in het verleden op ieder moment luchtwaardig was.

Indien tijdens de airworthiness review echter blijkt dat het luchtvaartuig weliswaar nu luchtwaardig is, maar dat de recente historie getuigt van een onvoldoende invulling van de verantwoordelijkheid voor het beheren van de blijvende luchtwaardigheid, wordt men dringend verzocht dit te melden aan ILT/ABL. Bij voorkeur in deze rapportage, maar dit kan ook separaat van het onderhavige formulier.

Toelichting per vraag

Vraag 1.1

Vul hier de naam in van het bedrijf / persoon welke de keuring uitvoert

Vraag 1.5

De houder is de persoon of het bedrijf welke op het BvI staat vermeld.

Vraag 1.6

Vul hier de naam van de contactpersoon in die de houder vertegenwoordigt.

Vraag 2.4 en 2.5

Moeten alleen ingevuld worden bij een full review. Hier behoeft slechts het hoofddocument te worden genoemd dat door de TC houder van het luchtvaartuig is uitgegeven, inclusief de revisie status (bijv. het MRB-document of AMM Chapter 4 en 5 of Minimum Inspection Programme (MIP)).

Vraag 3.3

Indien u het rapport naar de ILT opstuurt "Ter informatie", dan mag dit een kopie zijn en moet er tevens een kopie worden meegezonden van de ARC (EASA Form 15b of c) (bij een form 15c tevens het rapport meesturen)

Paragraaf 4

Indien de keuring slechts een verificatie betreft hoeft het rapport niet naar de ILT te worden verstuurd.

Vraag 4.1 en 4.2

Met betrekking tot de 12 maanden termijn mag gebruik worden gemaakt van het gestelde in AMC M.A.901(c)2, (e)2 en (f) m.b.t. anticiperen.

Vraag 4.3 en 4.4

De eigenaar van een luchtvaartuig (M(L).A.201(a)) of het door hem/haar gecontracteerde EASA CAMO of CAO erkende bedrijf (M(L).A.201(e)) dient jaarlijks het onderhoudsprogramma te evalueren op effectiviteit in het licht van het gebruik, de omgeving van het luchtvaartuig en de uitkomsten van uitgevoerde inspecties of opgetreden defecten (M.A.302(h)). Tevens wordt verwacht dat getoetst wordt of de laatste revisie van alle in het onderhoudsprogramma genoemde brondocumenten zijn verwerkt en up to date zijn en of er geen nieuwe repeterende inspecties zijn voortgekomen uit AD's, SB's en door ILT uitgegeven MD's (M.A.302(d)).

Vraag 4.5

In Nederland geldt voor een luchtvaartuig met een nationaal EASA Standaard BvL, een nationaal EASA Special BvL of een nationaal (ICAO) Standaard BvL de verplichting dat het onderhoudsprogramma is goedgekeurd door de competente autoriteit van de lidstaat van registratie. De goedkeuring mag ook zijn afgegeven door een EASA erkende (CAMO of CAO) organisatie met het privilege van haar competente autoriteit voor indirecte goedkeuring van onderhoudsprogramma's van luchtvaartuigen die geregistreerd zijn in de lidstaat van de competente autoriteit voor die CAMO of (CAO).

Paragraaf 5

Controleer of alle vliegreun en cycles/landingen correct zijn overgenomen in de administratie. Alleen het juist overnemen van de uren en cycles/landingen waarborgt dat al het onderhoud binnen de gestelde termijnen wordt uigevoerd. Let op bij eventuele wisselingen van de motoren en/of propellers dat de gegevens correct zijn. Kloppen de vermelde eindstanden met het gebruik over de afgelopen periode?

Paragraaf 6

Voordat onderstaande items gecheckt worden is het noodzakelijk dat men beschikt over de laatste modificatie en reparatiestatus van het luchtvaartuig.

Vraag 6.1

Controleer naast de AFM updates van de vliegtuigfabrikant tevens de configuratie m.b.t. bijvoorbeeld SB's, STC's en AD's. Deze kunnen impact hebben op het door de vliegtuigfabrikant uitgebrachte AFM door de toevoeging en/of verwijdering van teksten en/of pagina's. Het AFM moet in de Nederlandse of Engelse taal zijn, tenzij anders is overeen gekomen met de ILT.

Vraag 6.2

Allereerst dient men te controleren of het (goedgekeurde) onderhoudsprogramma nog geldig is. Het onderhoudsprogramma zelf bevat beperkingen t.a.v. die geldigheid, zoals m.b.t. utilisatie en configuratie van het luchtvaartuig en m.b.t. wijzigingen in de brondocumenten (zie ook M.A.710 (a.10) en ML.A.903 (a.10)). Dit hoort overigens ook tijdens de verplichte periodieke review van het onderhoudsprogramma gecontroleerd te worden. Vervolgens dient gecontroleerd te worden of er geen onderhoudstaak is waarvan de laatste vrijgave verder in het verleden ligt dan het taakinterval. Er dient een bewakingssysteem te zijn, om de naleving van het onderhoudsprogramma te monitoren. Dit kan een computersysteem zijn. Daarin is dan veelal snel te zien of er onderhoudstaken "overdue" zijn. De airworthiness review staff dient zich echter ook te vergewissen dat:

- A alle onderhoudstaken en bijbehorende intervallen in het bewakingssysteem zijn opgenomen;
- B voor de onderhoudstaken de laatste vrijgave correct is verwerkt in het bewakingssysteem.

N.B.: indien het onderhoudsprogramma niet voldoet, maar het luchtvaartuig wel, dan staat dat de ARC niet in de weg. Bijvoorbeeld: wijzigingen in de brondocumenten zijn niet doorgevoerd in het onderhoudsprogramma, maar de uitvoeringstermijn is nog niet verstrekken.

Vraag 6.3

Controleer of er voor ieder vermeld defect een vrijgave is van de rectificatie van dat defect. Voor de defecten waarvoor (nog) geen vrijgave heeft plaatsgevonden, controleer of die defecten op een gecontroleerde manier zijn uitgesteld, refererend naar: M.A.403/ML.A.403, hetzij door:

- A Opname in de technische administratie van het luchtvaartuig, dan wel het onderhoudsproject, zodanig dat het luchtvaartuig niet vliegt tot het defect is vrijgegeven. N.B.: een ARC kan dus afgegeven worden voor een op dat moment defect luchtvaartuig!
- B Toepassing van de MEL.
 - Ad b) Als een MEL is toegepast, controleer:
 - 1 Dat deze MEL door de autoriteit van het land van registratie is goedgekeurd. N.B.: defecten mogen niet worden uitgesteld o.b.v. een Master Minimum Equipment List (MMEL).
 - 2 Dat de MEL is toegepast door de piloot of door een daartoe gemachtigd technicus*
 - 3 Dat de juiste MEL-categorie / termijn is toegepast. N.B.: als een defect na rectificatie opnieuw optreedt tijdens de eerstvolgende vlucht, wordt het defect beschouwd als niet gerectificeerd te zijn. Een eventuele MEL-termijn loopt dan dus door vanaf de initiële defect-melding.
 - C Uitsluit door een daartoe geautoriseerd technicus*, o.b.v. maintenance data.

* Een technicus die gemachtigd is het onderhoud vrij te geven is ook gemachtigd om het onderhoud o.b.v. MEL of maintenance data uit te stellen. Een uitzondering kan zijn dat de technicus werkt onder een bedrijfs erkenning waarin men het anders bepaald heeft, maar dit valt dan geheel onder de verantwoordelijkheid van degene die de vrijgave gedaan heeft.

Vraag 6.4

Zijn alle AD's op tijd uitgevoerd? Iedere AD uitgegeven op het type (of de serie) luchtvaartuig, motor of propeller dient in de technische administratie te zijn opgenomen. Als de AD niet van toepassing is, dan dient dit vermeld te zijn, met reden. Bijvoorbeeld: "AD not applicable to aircraft serial number". Let ook op AD's waarvan de uitvoering op componentniveau plaatsvindt; verwisseling van componenten kan dan leiden tot verandering van de AD-status.

Vraag 6.5

Zijn alle minor en major modificaties door de juiste organisatie goedgekeurd? Zijn de reparaties daadwerkelijk onderdeel van het SRM, of hadden deze door andere instanties goedgekeurd moeten worden? De informatie moet op een eenvoudige en snelle manier te verkrijgen zijn.

Vraag 6.6

Worden alle life limited onderdelen die in het luchtvaartuig zijn geïnstalleerd, correct geïdentificeerd en geregistreerd in het bewakingssysteem en blijven zij binnen de gestelde termijnen? Schenk hierbij ook aandacht aan die onderdelen die in het verleden zijn vervangen. Zijn bij deze componenten bijvoorbeeld de part en serienummers correct overgenomen. Voor deze controle dienen dus ook de (juiste) EASA Forms 1 of equivalent aanwezig te zijn voor de relevante onderdelen, of bewijs dat deze onderdelen vanaf de originele levering van het luchtvaartuig ingebouwd zijn.

N.B.: indien Het luchtvaartuig geïmporteerd is, zijn met de import ook de op dat moment geïnstalleerde componenten geaccepteerd, inclusief de bijbehorende vrijgavedocumenten. Deze vrijgavedocumenten zijn dan in dit verband te beschouwen als equivalent aan het EASA Form 1.

Vraag 6.7

Wordt het onderhoud door de juiste bedrijven en/of personen vrijgegeven? Worden de juiste documenten gebruikt en worden die volledig ingevuld?

Vraag 6.8

Zijn er modificaties en/of reparaties die van invloed zijn op het gewicht en/of zwaartepunt? Zijn deze wijzigingen op de juiste wijze doorberekend in het weeg en zwaartepuntrappot? Is er indien van toepassing opnieuw een weging of hercalculatie geweest na groot onderhoud of repaint? Is het weegrapport nog geldig binnen de termijnen van EU-/EASA?

Vraag 6.9

Wordt er aan de laatste van toepassing zijnde revisies van het (S)TCDS en de in het (S)TCDS vermelde randvoorwaarden voldaan (bijvoorbeeld limitaties, voorgeschreven parts, onderhoudsinstructies en configuraties, etc.)?

Vraag 6.10

Zijn alle modificaties, die invloed hebben op geluid, ook terug te vinden op het noise certificaat in block 12. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het plaatsen van een andere uitlaat of winglets.

Vraag 7.1

Voordat u deze taak kan uitvoeren dient u de beschikking te hebben over de documenten waarin vermeld staat waar en welke markeringen en

teksten vereist zijn. Zijn alle vereiste markeringen en teksten op de juiste locatie geplaatst, zijn ze goed leesbaar en in de Nederlandse of Engelse taal (tenzij anders overeen gekomen)? (Part 21 A.175). Zijn de registratie kenmerken aangebracht conform de Nederlandse regelgeving (deel 1303), inclusief het vuurvaste identiteitsplaatje?

Vraag 7.2

Controleer fysiek of de configuratie van het luchtvaartuig overeen komt met de configuratie van het goedgekeurde AFM. Schenk speciale aandacht aan doorgevoerde wijzigingen in het AFM en de wijzigingen aan het luchtvaartuig.

Vraag 7.3

Zijn de doorgevoerde wijzigingen aan het luchtvaartuig op de juiste wijze en conform het goedgekeurde ontwerp uitgevoerd? De wijzigingen kunnen betrekking hebben op o.a. SB's, STC's, Reparatie's, en AD's.

Vraag 7.4

Zijn de volgens de administratie aanwezige reparaties, modificaties en fabrieksopties daadwerkelijk aanwezig op het luchtvaartuig? Zijn de op de luchtvaartuig aanwezige reparaties, modificaties en fabrieksopties opgenomen in de administratie? Komen de part- en serienummers van de geïnstalleerde Service- en Life Limited Parts overeen met de administratie?

Vraag 7.5

Controleer tenminste de volgende items fysiek aan het luchtvaartuig:

- Zijn alle zichtbare gebreken aan het luchtvaartuig op de juiste wijze gedocumenteerd en gerepareerd (binnen- en buitenzijde van het luchtvaartuig)?
- Controleer de eenvoudigheid te benaderen ruimtes (achter service panel, deuren etc.) op algemene conditie, corrosie, lekkages en vuil dat tot beschadigingen kan leiden (FOD).
- Controleer ten minste 1 motor (kappen open). De diepgang en gebieden die zijn gecontroleerd m.b.t. de bovengenoemde punten moeten worden aangegeven in paragraaf 9. (welke ruimtes/onderdelen).
- Controleer de nooduitrusting in en aan het luchtvaartuig op juiste montage, locatie, aantallen en indien mogelijk de juiste werking.
- Controleer de nood- en navigatieverlichting binnen en buiten het luchtvaartuig op de juiste werking.
- Controleer het interieur op beschadigingen die passagiers of bemanning kunnen verwonden.
- Controleer het interieur op de juiste werking (stoelen, luggage bins, deuren etc.).

Voor luchtvaartuigen die niet commercieel opereren moeten, indien mogelijk, tevens op de volgende items worden gecontroleerd:

- Doe met (tenminste) idle/stationair draaiende motoren een algemene conditie bepaling van de functies in de cockpit; Denk hierbij aan;
- Alle systemen en indicaties moeten een normale aanwijzing hebben en zonder foutmelding
- Werken bijvoorbeeld de hydraulische-, elektrische- en brandstofsysteem voldoende met slechts 1 pomp of generator (inclusief transfers).
- De vaanstand bij verstelbare propellers.
- De werking van de magneetontsteking bij zuigermotoren.
- Operationele controle van de stuurvlakken, waarbij de uitslagen visueel worden gecontroleerd.

De Airworthiness Review Staff kan voor alle luchtvaartuigen, onafhankelijk van de soort operatie, besluiten om motordraaien of zelfs testvliegen onderdeel uit te laten maken van de airworthiness review indien hij dit nodig acht om de luchtwaardigheid aan te kunnen tonen.