

**Phần 4**  
**DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CỦA TÀU BAY**

---

<b>CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT .....</b>	<b>4</b>
4.001 ÁP DỤNG .....	4
4.003 ĐỊNH NGHĨA .....	4
4.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT .....	5
<b>CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....</b>	<b>6</b>
4.010 ÁP DỤNG .....	6
4.013 TƯ CÁCH PHÁP LÝ .....	6
4.015 PHÂN LOẠI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....	6
4.017 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....	6
4.020 CHUYỂN GIAO HOẶC HOÀN TRẢ GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....	6
4.023 THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....	7
4.025 NHẬN DẠNG TÀU BAY .....	7
4.027 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY TIÊU CHUẨN .....	7
4.030 CHỈ LỆNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....	7
4.033 CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN TIẾNG ỒN .....	8
4.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ĐẶC BIỆT .....	8
<b>CHƯƠNG C: DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY ....</b>	<b>9</b>
4.040 ÁP DỤNG .....	9
4.043 TRÁCH NHIỆM .....	9
4.045 TỔNG QUÁT .....	10
4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT .....	10
<b>CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU VỀ BẢO DƯỠNG TÀU BAY .....</b>	<b>10</b>
4.050 ÁP DỤNG .....	10
4.053 ĐÁNH GIÁ SỬA CHỮA CHO THÂN TÀU BAY TĂNG ÁP .....	11
4.055 BẢO DƯỠNG YÊU CẦU PHẢI THỰC HIỆN .....	11
4.057 KIỂM TRA .....	11
4.060 KIỂM TRA CUỐN CHIẾU .....	12
4.063 CHƯƠNG TRÌNH KIỂM TRA TÀU BAY LỚN VÀ TÀU BAY TRANG BỊ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN13	
4.065 SỬA ĐỔI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY .....	14

<b>CHƯƠNG E: TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN .....</b>	<b>14</b>
4.070 ÁP DỤNG .....	14
4.073 (ĐỀ TRỎNG).....	14
4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC UỶ QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG.....	14
4.077 ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN ĐƯỢC UỶ QUYỀN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG .....	15
4.080 NGƯỜI ĐƯỢC UỶ QUYỀN KIỂM TRA .....	16
4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG .....	16
4.085 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA (TỔNG QUÁT).....	17
4.090 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA MÁY BAY TRỰC THĂNG .....	17
4.093 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ KIỂM TRA 100 GIỜ .....	17
4.095 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: CÁC GIỚI HẠN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY .....	18
<b>CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ NỘI DUNG .....</b>	<b>18</b>
4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU.....	18
4.103 LƯU GIỮ HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU .....	19
4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU .....	19
4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG .....	20
4.110 CÁC NỘI DUNG YÊU CẦU SAU ĐẠI TU HOẶC TÂN TẠO .....	20
4.113 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN CHO PHÉP KHAI THÁC .....	20
4.115 NỘI DUNG VÀ MẪU HỒ SƠ KIỂM TRA.....	21
<b>CHƯƠNG G: CÁC GIỚI HẠN, THẨM QUYỀN VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG .....</b>	<b>22</b>
4.120 GIỚI HẠN THỜI GIAN NGHỈ VÀ LÀM VIỆC CHO NHÂN VIÊN THỰC HIỆN CÁC CÔNG VIỆC BẢO DƯỠNG .....	22
4.123 THẨM QUYỀN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA AMT.....	22
4.125 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA AMT .....	23
4.127 CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN KIỂM TRA.....	23
4.130 GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN SỬA CHỮA TÀU BAY: CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN .....	24
<b>CÁC PHỤ LỤC.....</b>	<b>24</b>
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.003: CẢI TIẾN LỚN (ĐỊNH NGHĨA) .....	24
PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 4.003: SỬA CHỮA LỚN (ĐỊNH NGHĨA).....	26
PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 4.103: BẢO DƯỠNG DỰ PHÒNG (ĐỊNH NGHĨA).....	28
PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.093: CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA 100 GIỜ .....	29



## **CHƯƠNG A: TỔNG QUÁT**

### **4.001 ÁP DỤNG**

- (a) Phần này đưa ra các yêu cầu về:
- (1) Phê chuẩn tàu bay và thiết bị tàu bay;
  - (2) Cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và Giấy chứng nhận cho thiết bị tàu bay;
  - (3) Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay và thiết bị tàu bay;
  - (4) Tân tạo và cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;
  - (5) Bảo dưỡng và bảo dưỡng dự phòng;
  - (6) Các yêu cầu về kiểm tra tàu bay;
  - (7) Các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác; và
  - (8) Ghi chép và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng tàu bay.
- (b) Phần này áp dụng cho chủ sở hữu, Người khai thác tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và các cá nhân và tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho các tàu bay này.

### **4.003 ĐỊNH NGHĨA**

- (a) Trong Phần này, các từ ngữ sau đây được áp dụng:

*Ghi chú: Các thuật ngữ bổ sung liên quan đến hàng không được nêu ở Phần 1 Bộ quy chế an toàn hàng không này.*

- (1) **Kiểm tra:** Sự khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng;
- (2) **Bảo dưỡng:** Việc thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu để đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm một hoặc kết hợp nhiều dạng công việc đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc và thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa;
- (3) **Tài liệu điều hành bảo dưỡng:** Tài liệu mô tả các quy trình cần thiết của Người khai thác để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng theo kế hoạch hoặc đột xuất được thực hiện trên tàu bay của Người khai thác kịp thời, có kiểm soát và đáp ứng yêu cầu bảo dưỡng;
- (4) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu, được người đứng đầu tổ chức bảo dưỡng ký cam kết thông qua, mô tả chi tiết về tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành, phạm vi công việc, cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc kiểm tra;
- (5) **Xác nhận bảo dưỡng:** Là hồ sơ, trong đó có xác nhận rằng công việc bảo dưỡng liên quan đã được thực hiện xong và đạt yêu cầu, phù hợp với dữ liệu được phê chuẩn và các quy trình mô tả trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng hoặc theo hệ thống tương đương được Cục HKVN chấp thuận. Người ký xác nhận này phải chỉ rõ rằng tất cả các hạng mục yêu cầu phải kiểm tra đã được kiểm tra, tàu bay hoặc thiết bị tàu bay phù hợp với các tiêu

chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành, và không còn tình trạng uy hiếp an toàn cho tàu bay;

- (6) **Cải tiến lớn:** Được mô tả trong Phụ lục 1 Điều 4.003;
- (7) **Sửa chữa lớn:** Được mô tả trong Phụ lục 2 Điều 4.003;
- (8) **Cải tiến:** Là sự thay đổi cấu trúc tàu bay/thiết bị tàu bay phù hợp với tiêu chuẩn được phê chuẩn.
- (9) **Bảo dưỡng dự phòng:** Được mô tả trong Phụ lục 3 Điều 4.003;
- (10) **Đại tu:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay, trong đó sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thao tác được Cục HKVN chấp thuận, bao gồm các quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra trong phạm vi cho phép, sửa chữa theo nhu cầu, lắp ráp lại, và thử nghiệm theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn hiện hành và các dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận, do quốc gia thiết kế, chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung xây dựng, hoặc vật liệu, chi tiết, quá trình, hoặc giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA) hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO);
- (11) **Tân tạo:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay, trong đó sử dụng các phương pháp, kỹ thuật, và thao tác được Cục HKVN chấp thuận, bao gồm các quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra trong phạm vi cho phép, sửa chữa theo nhu cầu, lắp ráp lại, và thử đạt các dung sai và giới hạn như sản phẩm mới, sử dụng các chi tiết mới hoặc các chi tiết đã qua sử dụng phù hợp với các dung sai và giới hạn. Công việc này chỉ được thực hiện bởi nhà sản xuất hoặc tổ chức được nhà sản xuất phê chuẩn, và được quốc gia đăng ký cho phép;
- (12) **Sửa chữa:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay đạt tình trạng làm việc bình thường phù hợp với tiêu chuẩn được phê chuẩn. Sự khôi phục thiết bị tàu bay đạt tình trạng đủ điều kiện bay để đảm bảo rằng tàu bay tiếp tục phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay áp dụng để cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay liên quan, sau khi chúng bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;
- (13) **Các hạng mục phải kiểm tra kép:** Các hạng mục bảo dưỡng, sau khi hoàn thành, phải được kiểm tra lại bởi người được phê chuẩn phù hợp và không trực tiếp thực hiện công việc đó; và bao gồm những công việc bảo dưỡng mà nếu không được thực hiện chuẩn xác hoặc sử dụng chi tiết hoặc vật liệu không phù hợp sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn bay.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 4.003 về cải tiến lớn (định nghĩa)*

*Xem Phụ lục 2 Điều 4.003 về sửa chữa lớn (định nghĩa)*

#### **4.005 CÁC TỪ VIẾT TẮT.**

(a) Các từ viết tắt sau đây được sử dụng trong Phần này:

- (1) AOC (Air Operator Certificate) - Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay;
- (2) AMO (Approved Maintenance Organization) - Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

- (3) MEL (Minimum Equipment List) - Danh mục thiết bị tối thiểu;
- (4) TSO (Technical Standard Order) - Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay;
- (5) AMT (Aircraft Maintenance Technician) - Kỹ thuật viên bảo dưỡng tàu bay.

## **CHƯƠNG B: GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

### **4.010 ÁP DỤNG**

- (a) Phần này đưa ra các quy trình phải sử dụng để cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

### **4.013 TƯ CÁCH PHÁP LÝ**

- (a) Mọi cá nhân hoặc tổ chức là chủ sở hữu tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, có quyền nộp đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay của mình.
- (b) Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải làm đơn theo mẫu và cách thức được Cục HKVN chấp thuận.

### **4.015 PHÂN LOẠI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn sẽ được cấp cho tàu bay thuộc loại và kiểu cụ thể được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận loại.
- (b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt với những hạn chế hoặc phép bay đặc biệt.
- (c) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu sẽ được cấp cho tàu bay thuộc loại và kiểu cụ thể, nếu tàu bay đáp ứng thiết kế loại và các yêu cầu bổ sung của quốc gia nhập khẩu.

### **4.017 SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) Cục HKVN có thể sửa đổi Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, khi:
  - (1) Có đơn đề nghị của Người khai thác tàu bay;
  - (2) Cục HKVN thấy cần phải sửa đổi cho phù hợp.
- (b) Trường hợp Người khai thác tàu bay có đơn đề nghị sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn, Cục HKVN xem xét, cấp mới Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

### **4.020 CHUYỂN GIAO HOẶC HOÀN TRẢ GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) Chủ sở hữu phải chuyển giao Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho:
  - (1) Người thuê tiếp theo khi bàn giao tàu bay tại Việt Nam hoặc bên ngoài Việt Nam;

- (2) Người mua khi bán tàu bay tại Việt Nam.
- (b) Chủ sở hữu phải hoàn trả Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay về Cục HKVN khi bán tàu bay ra nước ngoài.

#### **4.023 THỜI HẠN HIỆU LỰC CỦA GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay sẽ có hiệu lực như sau, ngoại trừ các trường hợp tự từ bỏ, bị tạm đình chỉ hoặc bị thu hồi, hoặc ngày hết hạn được Cục HKVN quy định:
  - (1) Phép bay đặc biệt có thời hạn hiệu lực quy định trên giấy phép;
  - (2) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cấp lần đầu có thời hạn hiệu lực 06 tháng, sau đó nếu được gia hạn, sẽ có thời hạn hiệu lực 01 năm, với điều kiện tàu bay được kiểm tra trong vòng không quá 01 tháng trước khi hết hạn.
- (b) Khi tàu bay được nhập khẩu vào Việt Nam đã có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp, Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay mới, hoặc cấp giấy công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đó, với hạn hiệu lực không được vượt quá hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được công nhận, hoặc không quá 01 năm, tùy thuộc hạn nào ít hơn.

#### **4.025 NHẬN DẠNG TÀU BAY**

- (a) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải chứng minh tàu bay đã được đăng ký và kẻ vẽ số đăng ký đúng quy định, bao gồm cả tấm nhận dạng tàu bay của nhà sản xuất.

#### **4.027 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY TIÊU CHUẨN**

- (a) Cục HKVN sẽ cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn, nếu:
  - (1) Người làm đơn có bằng chứng trình Cục HKVN rằng tàu bay phù hợp thiết kế loại được phê chuẩn theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận loại bổ sung và các chỉ lệnh đủ điều kiện bay phải áp dụng do quốc gia thiết kế ban hành;
  - (2) Tàu bay đã được nhân viên do Cục HKVN uỷ quyền kiểm tra theo các quy tắc thực hiện của Phần này và được cho là đủ điều kiện bay trong vòng 30 ngày theo lịch; và
  - (3) Cục HKVN kiểm tra và xác định tàu bay phù hợp thiết kế loại và tình trạng kỹ thuật đáp ứng khai thác an toàn.
- (b) Cục HKVN có thể công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia thành viên ICAO cấp cho tàu bay khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, với thời hạn nêu trong Giấy chứng nhận.

#### **4.030 CHỈ LỆNH ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) Khi tàu bay được đăng ký vào sổ đăng bạ Việt Nam, Cục HKVN sẽ thông báo cho quốc gia thiết kế tàu bay và yêu cầu được cung cấp tất cả các chỉ lệnh đủ



điều kiện bay cho tàu bay đó, cũng như thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị.

- (b) Bất cứ khi nào quốc gia thiết kế cho rằng tình trạng tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị là không an toàn và phát hành chỉ lệnh đủ điều kiện bay, Cục HKVN sẽ yêu cầu áp dụng các chỉ lệnh đủ điều kiện bay đó cho loại tàu bay liên quan đăng ký quốc tịch Việt Nam.
- (c) Cục HKVN có thể xác định các thông báo kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc dữ liệu từ các nguồn khác, hoặc xây dựng và quy định các nội dung kiểm tra, các quy trình và giới hạn, và yêu cầu tàu bay đăng ký Việt Nam bị ảnh hưởng phải tuân thủ.
- (d) Tàu bay đăng ký Việt Nam phải áp dụng các biện pháp của mục này sẽ không được đưa vào khai thác, ngoại trừ trường hợp tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay.

#### **4.033 CẤP, CÔNG NHẬN, GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN TIẾNG ÒN**

- (a) Cục HKVN cấp, công nhận, gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận tiếng ồn cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, tàu bay mang quốc tịch nước ngoài nhưng khai thác theo Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp khi tàu bay đó ở trạng thái đáp ứng các yêu cầu sau đây:
  - (1) Phù hợp với Giấy chứng nhận loại đã được Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận đối với kiểu loại tàu bay đó;
  - (2) Trong trạng thái đảm bảo khai thác an toàn.
- (b) Giấy chứng nhận tiếng ồn được cấp, công nhận, gia hạn hiệu lực đồng thời với việc cấp, công nhận, gia hạn hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.

#### **4.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY ĐẶC BIỆT**

- (a) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt cho tàu bay không đủ điều kiện để được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn.
- (b) Tàu bay được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt phải tuân thủ các giới hạn khai thác. Cục HKVN sẽ quy định các giới hạn khai thác cụ thể cho từng Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt.
- (c) Cục HKVN có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt cho tàu bay có khả năng bay an toàn, nhưng không đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay hiện hành, nhằm mục đích:
  - (1) Bay tới căn cứ có khả năng thực hiện bảo dưỡng, hoặc về nơi bảo quản;
  - (2) Bay kiểm tra sau bảo dưỡng yêu cầu phải bay kiểm tra;
  - (3) Giao nhận tàu bay;
  - (4) Sơ tán tàu bay khỏi khu vực bị đang bị đe dọa bởi mối nguy hiểm;
  - (5) Khai thác với trọng lượng vượt quá trọng lượng cất cánh được phê chuẩn cho chuyến bay vượt quá tầm bay thông thường trên mặt nước hoặc trên



mặt đất, nơi không có đường hạ cánh hoặc trang thiết bị tra nạp nhiên liệu thích hợp. Trọng lượng vượt quy định chỉ giới hạn cho nhiên liệu bổ sung, thùng nhiên liệu và thiết bị dẫn đường cần cho chuyến bay.

- (d) Cục HKVN có thể cấp phép bay đặc biệt lâu dài cho tàu bay có thể không đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay hiện hành, nhưng có khả năng bay an toàn, nhằm mục đích bay chuyển sân tới căn cứ có khả năng thực hiện bảo dưỡng. Giấy phép cấp theo tiêu mục này cho phép bay với các điều kiện và giới hạn có trong các điều khoản về khai thác cụ thể của Giấy chứng nhận AOC. Giấy phép theo khoản này có thể được cấp cho Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC cấp theo Phần 12.
- (e) Trường hợp cấp phép bay đặc biệt, Cục HKVN sẽ yêu cầu cá nhân, tổ chức được phê chuẩn theo Phần này lập hồ sơ lâu dài cho các công việc bảo dưỡng được thực hiện. Trong hồ sơ phải khẳng định tàu bay đã được kiểm tra và được xác định là có khả năng bay an toàn theo dự kiến. Người khai thác tàu bay phải xin phép bay qua lãnh thổ các nước ngoài cần bay qua.

## **CHƯƠNG C: DUY TRÌ TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY CHO TÀU BAY VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY**

### **4.040 ÁP DỤNG**

- (a) Chương này đưa ra các quy định về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho:
  - (1) Tàu bay đăng ký Việt Nam, bất kể khai thác bên trong hoặc bên ngoài lãnh thổ Việt Nam;
  - (2) Tàu bay đăng ký mang quốc tịch nước ngoài trong trường hợp Cục HKVN được chuyển giao một số chức năng của Nhà chức trách hàng không của quốc gia đăng ký tàu bay liên quan đến duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho tàu bay theo quy định của Điều 83bis của Công ước Chi-ca-go.

### **4.043 TRÁCH NHIỆM**

- (a) Chủ sở hữu tàu bay, hoặc trong trường hợp tàu bay thuê, người thuê tàu bay, phải chịu trách nhiệm duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện cho bay tàu bay bằng:
  - (1) Thực hiện tất cả các công việc bảo dưỡng có khả năng ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay, được thực hiện theo các quy định của Cục HKVN;
  - (2) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng phải lập hồ sơ bảo dưỡng thích hợp, xác nhận tàu bay đủ điều kiện bay;
  - (3) Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay được lập bởi nhân viên phù hợp với Điều 4.047; công việc bảo dưỡng được thực hiện đạt yêu cầu và phù hợp với các phương pháp theo quy định; và
  - (4) Trường hợp còn có hỏng hóc chưa khắc phục xong, hồ sơ bảo dưỡng phải bao gồm Giấy chứng nhận cho phép khai thác và danh mục các hỏng hóc nằm trong các giới hạn được quy định tại các tài liệu đủ điều kiện bay liên quan; danh mục các hỏng hóc này sẽ là một phần của hồ sơ tàu bay.

#### **4.045 TỔNG QUÁT**

- (a) Không người nào được thực hiện bảo dưỡng tàu bay mà không tuân thủ các yêu cầu của Phần này.
- (b) Không người nào được khai thác tàu bay, mà không tuân thủ hướng dẫn bảo dưỡng của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được ban hành có phần các giới hạn đủ điều kiện bay, bao gồm cả quy định về thay thế các thiết bị theo niên hạn, các chu kỳ kiểm tra, các quy trình liên quan quy định trong Phần này, hoặc chu kỳ kiểm tra và các quy trình liên quan khác nêu trong các quy định về khai thác cụ thể được phê chuẩn theo Phần 12, hoặc phù hợp với chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn theo Phần này.
- (c) Không người nào được khai thác thiết bị tàu bay mà không áp dụng các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, do quốc gia thiết kế hoặc quốc gia sản xuất ban hành và được Cục HKVN công nhận cho tàu bay đăng ký Việt Nam, hoặc bởi quốc gia đăng ký cho tàu bay khai thác tại Việt Nam.
- (d) Khi nhận thấy tàu bay và các thiết bị tàu bay có khả năng tiềm ẩn các điều kiện không an toàn và điều kiện đó có thể tiếp tục phát sinh trên các sản phẩm khác có cùng thiết kế loại, Cục HKVN có thể ban hành chỉ lệnh đủ điều kiện bay với các chỉ dẫn, điều kiện và các giới hạn, nếu có, theo đó tàu bay và các thiết bị tàu bay đó có thể được tiếp tục khai thác.

#### **4.047 BÁO CÁO SỰ CỐ KỸ THUẬT**

- (a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh tối đa trên 3180 kg có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục HKVN các sự cố kỹ thuật quy định tại Phần 19.
- (b) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, căn cứ vào từng sự cố cụ thể, Cục HKVN thực hiện nghĩa vụ thông báo sự cố theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế (ICAO); có thể yêu cầu chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho quốc gia thiết kế.
- (c) Đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch nước ngoài, Cục HKVN chuyển các báo cáo sự cố cho quốc gia đăng ký khi nhận được chúng.

### **CHƯƠNG D: CÁC YÊU CẦU VỀ BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

#### **4.050 ÁP DỤNG**

- (a) Phần này đưa các quy định về bảo dưỡng và kiểm tra tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, khai thác nội địa hoặc quốc tế.
- (b) Ngoại trừ trường hợp được Cục HKVN phê chuẩn khác, Phần này đưa ra các yêu cầu tối thiểu áp dụng cho tàu bay khai thác theo Giấy chứng nhận AOC do Cục HKVN cấp.
- (c) Các Điều 4.057 và 4.060 không áp dụng cho tàu bay theo quy định của chương trình bảo dưỡng tàu được Cục HKVN phê chuẩn cho tổ chức được cấp Giấy chứng nhận AOC theo Phần 12.

#### **4.053 ĐÁNH GIÁ SỬA CHỮA CHO THÂN TÀU BAY CÓ TĂNG ÁP**

- (a) Không người nào được khai thác máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg vượt quá số lần cất hạ cánh do quốc gia thiết kế quy định cho loại máy bay đó trừ khi các hướng dẫn đánh giá sửa chữa áp dụng cho phần vỏ bọc chịu tăng áp của tàu bay (lớp vỏ tàu bay, lớp vỏ bọc cửa và các vách chịu áp), do tổ chức thiết kế chịu trách nhiệm thiết kế loại tàu bay ban hành và được nhà chức trách hàng không của quốc gia thiết kế phê chuẩn, đã được đưa vào chương trình bảo dưỡng tàu bay.

#### **4.055 BẢO DƯỠNG YÊU CẦU PHẢI THỰC HIỆN**

- (a) Các chủ sở hữu và Người khai thác phải đảm bảo:
- (1) Tàu bay được kiểm tra theo các quy định của Phần này, các hỏng hóc được sửa chữa theo quy định trong quy tắc thực hiện của Phần này;
  - (2) Sửa chữa, thay thế, tháo, hoặc kiểm tra các đồng hồ và thiết bị trước chuyến bay tiếp theo; trừ trường hợp quy định của tài liệu MEL cho phép khai thác với các đồng hồ hoặc thiết bị như vậy không hoạt động;
  - (3) Có các bảng chỉ dẫn đặt trên tàu bay khi có các đồng hồ hoặc thiết bị không hoạt động;
  - (4) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng đưa các thông tin thích hợp vào hồ sơ bảo dưỡng chứng tỏ tàu bay đã được cấp chứng nhận cho phép khai thác.

#### **4.057 KIỂM TRA**

- (a) Ngoài quy định tại khoản (c), không người nào được khai thác tàu bay, trừ khi trong vòng 12 tháng theo lịch trước đó, tàu bay đã được:
- (1) Kiểm tra hàng năm theo quy định của Phần này và được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác bởi nhân viên được uỷ quyền theo phần này; hoặc
  - (2) Kiểm tra để cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp Phần này.

*Ghi chú 1: Các dạng kiểm tra theo quy định tại khoản (b) Điều này không được thay cho kiểm tra theo yêu cầu của tiểu mục này, trừ khi nó được thực hiện bởi nhân viên được uỷ quyền thực hiện kiểm tra hàng năm và lập hồ sơ kiểm tra hàng năm theo yêu cầu.*

*Ghi chú 2: Dạng kiểm tra hàng năm có thể được áp dụng cho các tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa cho phép nhỏ hơn 5700 kg không hoạt động kinh doanh.*

*Ghi chú 3: Dạng kiểm tra hàng năm quy định theo khoản này có thể được thực hiện bởi nhân viên bảo dưỡng có giấy phép kỹ thuật phê chuẩn với Phần 7 hoặc hoặc tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.*

- (b) Ngoài quy định tại khoản (c), không người nào được khai thác tàu bay hoặc cho phép tàu bay vào khai thác vận chuyển thương mại nếu trong vòng 100 giờ khai thác trước đó:

- (1) Tàu bay không được kiểm tra dạng 100 giờ và được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo quy định của Phần này; hoặc
- (2) Tàu bay không được kiểm tra để cấp/gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp theo quy định của Phần này.

*Ghi chú: Việc kiểm tra dạng 100 giờ có thể kéo dài không vượt quá 10 giờ để bay tới địa điểm có thể thực hiện kiểm tra. Thời gian vượt trội được sử dụng để bay tới địa điểm có thể thực hiện kiểm tra phải được đưa vào tính toán dạng kiểm tra 100 giờ tiếp theo.*

- (c) Các khoản (a) và (b) của điều này không áp dụng cho:
  - (1) Tàu bay được cấp phép bay đặc biệt, hoặc Giấy chứng nhận thử nghiệm hiện hành, hoặc giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tạm thời;
  - (2) Tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu của Điều 4.060 của Phần này;
  - (3) Máy bay trực thăng trang bị động cơ phản lực, khi Người khai thác chọn hình thức kiểm tra theo Điều 4.060 của Phần này.
- (d) Các dạng kiểm tra khác: kiểm tra đồng hồ độ cao, hệ thống đo độ cao, khối phát và đài VOR theo yêu cầu của Phần 10 phải được thực hiện theo quy định của Cục HKVN.

#### **4.060 KIỂM TRA CUỐN CHIẾU**

- (a) Chủ sở hữu và Người khai thác quyết định sử dụng chương trình bảo dưỡng cuốn chiếu phải trình Cục HKVN đơn yêu cầu, và phải có:
  - (1) Kỹ thuật viên bảo dưỡng tàu bay (AMT) có uỷ quyền kiểm tra theo Phần 7, AMO được cấp phê chuẩn thích hợp theo Phần 5, hoặc nhà sản xuất tàu bay sẽ giám sát hoặc thực hiện kiểm tra cuốn chiếu;
  - (2) Tài liệu giải trình tổ chức hiện hành có đủ và hiểu được cho người lái và nhân viên bảo dưỡng, và bao gồm các nội dung:
    - (i) Giải thích về kiểm tra cuốn chiếu, bao gồm trách nhiệm kiểm tra liên tục, lập báo cáo, lưu giữ hồ sơ và tài liệu kỹ thuật tham chiếu;
    - (ii) Kế hoạch kiểm tra, trong đó quy định rõ chu kỳ bằng giờ bay hoặc ngày theo lịch giữa các lần kiểm tra định kỳ, nội dung kiểm tra chi tiết phải thực hiện và các chỉ dẫn cho các trường hợp vượt trội chu kỳ kiểm tra không quá 10 giờ bay trong khi đang bay khai thác, các chỉ dẫn về thay đổi chu kỳ kiểm tra do kinh nghiệm khai thác;
    - (iii) Kiểm tra mẫu và biểu mẫu kiểm tra chi tiết và các chỉ dẫn sử dụng chúng; và
    - (iv) Báo cáo và hồ sơ mẫu và các chỉ dẫn sử dụng chúng.
  - (3) Đủ cơ sở nhà xưởng và trang thiết bị cần thiết để phân rã và kiểm tra hoàn hảo tàu bay; và
  - (4) Đủ các thông tin kỹ thuật hiện hành về loại tàu bay.

*Ghi chú 1: Tần suất và chi tiết kiểm tra tăng cường phải được xây dựng cho hoạt động kiểm tra đầy đủ tàu bay trong vòng 12 tháng theo lịch và phù hợp*

với các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất, kinh nghiệm bảo dưỡng, và loại hình khai thác tàu bay.

*Ghi chú 2: Kiểm tra định kỳ cuốn chiếu phải đảm bảo rằng tàu bay sẽ luôn luôn đủ điều kiện bay và phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu bay, bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, và các dữ liệu được phê chuẩn mà Cục HKVN công nhận. Nếu chủ sở hữu hoặc Người khai thác ngừng áp dụng phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu, thì phải lập tức thông báo cho Cục HKVN bằng văn bản.*

*Ghi chú 3: Sau khi ngừng áp dụng phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu, lần kiểm tra hàng năm đầu tiên theo Phần 10 sẽ phải thực hiện trong vòng 12 tháng theo lịch sau lần kiểm tra tàu bay lần cuối cùng theo phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu.*

*Ghi chú 4: Dạng kiểm tra 100 giờ theo Phần này sẽ phải thực hiện trong vòng 100 giờ sau lần kiểm tra tàu bay lần cuối cùng theo phương thức bảo dưỡng cuốn chiếu.*

*Ghi chú 5: Kiểm tra toàn bộ tàu bay nhằm mục đích xác định khi nào sẽ phải thực hiện kiểm tra dạng 100 giờ, kiểm tra chi tiết tàu bay và tất cả các thiết bị phù hợp với phương thức kiểm tra cuốn chiếu.*

*Ghi chú 6: Kiểm tra định kỳ tàu bay và kiểm tra chi tiết một số thiết bị tàu bay không được cho là kiểm tra toàn bộ tàu bay.*

#### **4.063 CHƯƠNG TRÌNH KIỂM TRA TÀU BAY LỚN VÀ TÀU BAY TRANG BỊ ĐỘNG CƠ TUỐC-BIN**

- (a) Ngoại trừ tàu bay khai thác theo AOC, chủ sở hữu và Người khai thác tàu bay lớn, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin phản lực, tàu bay trang bị nhiều động cơ tuốc-bin cánh quạt và máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin phải chọn, chỉ rõ trong hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, và sử dụng một trong các chương trình sau đây để kiểm tra tàu bay:
- (1) Chương trình bảo dưỡng hiện hành do nhà sản xuất khuyến cáo;
  - (2) Chương trình bảo dưỡng là một phần của chương trình bảo dưỡng thường xuyên cho kiểu loại tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn cho Người khai thác sử dụng trong AOC;
  - (3) Chương trình bảo dưỡng do chủ sở hữu hoặc Người khai thác xây dựng cho loại tàu bay và được Cục HKVN phê chuẩn.
- (b) Các chủ sở hữu, Người khai thác phải đưa vào chương trình được lựa chọn tên và địa chỉ người chịu trách nhiệm lập kế hoạch kiểm tra theo yêu cầu bởi chương trình và cung cấp một bản cho người thực hiện kiểm tra tàu bay.
- (c) Tàu bay không được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác, ngoại trừ trường hợp các thiết bị có quy định thọ mệnh trong bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại được thay thế đúng hạn, và tàu bay, bao gồm thân cánh, động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị, thiết bị khẩn nguy và cứu sinh, được kiểm tra theo chương trình bảo dưỡng được lựa chọn áp dụng.



- (d) Cá nhân, tổ chức muốn xây dựng hoặc thay đổi chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn phải trình Cục HKVN phê chuẩn chương trình bảo dưỡng, bao gồm các tài liệu sau:
  - (1) Các hướng dẫn và quy trình thực hiện kiểm tra cho từng kiểu loại tàu bay, bao gồm cả các nội dung thử nghiệm và kiểm tra; các hướng dẫn phải được xây dựng chi tiết cho các thiết bị và khu vực của thiết bị, bao gồm cả các thiết bị khẩn nguy và cứu sinh;
  - (2) Kế hoạch kiểm tra sẽ phải thực hiện theo giờ bay, thời gian theo lịch, số chu trình khai thác hoặc tổ hợp bất kỳ các nội dung này.
- (e) Khi chuyển sang sử dụng chương trình bảo dưỡng khác, Người khai thác phải sử dụng giờ bay, thời gian theo lịch, hoặc số chu trình khai thác tích lũy theo chương trình trước đó, để xác định thời hạn kiểm tra sẽ phải thực hiện theo chương trình mới.

#### **4.065 SỬA ĐỔI CHƯƠNG TRÌNH BẢO DƯỠNG TÀU BAY**

- (a) Khi nhận thấy chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn cần phải được chỉnh sửa phù hợp, Cục HKVN sẽ thông báo cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác và yêu cầu sửa đổi các nội dung được cho là cần thiết.
- (b) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác có thể kiến nghị Cục HKVN xem xét lại yêu cầu sửa đổi trong vòng 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận thông báo.
- (c) Ngoại trừ trường hợp khẩn cấp yêu cầu phải hành động ngay lập tức nhằm đảm bảo an toàn bay, Cục HKVN có trách nhiệm xem xét kiến nghị của chủ sở hữu hoặc Người khai thác trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được kiến nghị và thông báo cho người có kiến nghị.

### **CHƯƠNG E: TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN**

#### **4.070 ÁP DỤNG**

- (a) Mục này đưa ra các tiêu chuẩn điều chỉnh hoạt động bảo dưỡng và kiểm tra tất cả các tàu bay và các thiết bị liên quan có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Cục HKVN cấp.

#### **4.073 (ĐỀ TRỎNG)**

#### **4.075 NHÂN VIÊN ĐƯỢC UỶ QUYỀN THỰC HIỆN BẢO DƯỠNG**

- (a) Chỉ những đối tượng sau đây được phép thực hiện công việc bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay:
  - (1) Người lái có giấy phép do Cục HKVN cấp có thể thực hiện bảo dưỡng dự phòng tàu bay do người lái sở hữu và khai thác, nếu tàu bay đó không phải là tàu bay được phê chuẩn cho sử dụng bởi người được cấp AOC;
  - (2) Người làm việc dưới sự giám sát của AMT có thể thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng và cải tiến mà AMT được phép thực hiện:

- (i) Nếu ATM trực tiếp giám sát công việc trong quá trình thực hiện ở mức độ để có thể đảm bảo rằng công việc đó được thực hiện hoàn hảo; và
  - (ii) Nếu ATM sẵn sàng có mặt để tư vấn.
- (3) AMT có thể thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng hoặc cải tiến tàu bay hoặc thiết bị tàu bay có trong năng định được cấp trong giới hạn của Phần này;
- (4) AMO được phê chuẩn có thể thực hiện bảo dưỡng tàu bay trong các giới hạn được phê chuẩn;
- (5) Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC có thể thực hiện bảo dưỡng tàu bay trong các giới hạn được phê chuẩn;
- (6) Nhà sản xuất được cấp Giấy chứng nhận AMO có thể:
- (i) Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Giấy chứng nhận loại hoặc Giấy chứng nhận sản xuất;
  - (ii) Tân tạo hoặc thay đổi bất kỳ thiết bị tàu bay nào mà mình sản xuất theo Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay (TSO), giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay (PMA), hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật về quá trình và sản phẩm do quốc gia thiết kế ban hành; và
  - (iii) Thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này trên tàu bay mà mình sản xuất, nếu đang hoạt động theo Giấy chứng nhận sản xuất hoặc theo hệ thống kiểm tra sản phẩm được phê chuẩn cho loại tàu bay đó.

**4.077 ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN ĐƯỢC UỶ QUYỀN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG**

- (a) Ngoài Cục HKVN, không tổ chức hoặc cá nhân nào được quyền cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến cho tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, ngoại trừ các đối tượng sau:
- (1) Người lái có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay của mình, sau khi thực hiện xong bảo dưỡng dự phòng được uỷ quyền thực hiện;
  - (2) AMT có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay sau công việc bảo dưỡng trong giới hạn của Phần này được người đó trực tiếp thực hiện, giám sát hoặc kiểm tra trong phạm vi được phê chuẩn;
  - (3) AMO có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn;
  - (4) Người khai thác tàu bay có AOC có thể cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.
- (b) Trường hợp cần thiết, Cục HKVN có thể yêu cầu việc cấp giấy chứng nhận cho phép khai thác quy định tại khoản (a) nêu trên phải được Cục HKVN kiểm tra việc thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo hoặc cải tiến và đồng ý bằng văn bản.



#### **4.080 NGƯỜI ĐƯỢC UỶ QUYỀN KIỂM TRA**

- (a) Ngoài Cục HKVN, không cá nhân nào được quyền kiểm tra theo yêu cầu của Phần này đối với tàu bay và thiết bị tàu bay trước hoặc sau khi được bảo dưỡng, ngoại trừ các đối tượng sau:
- (1) AMT có thể tiến hành kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi năng định được phê chuẩn;
  - (2) AMO có thể thực hiện kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong phạm vi hoạt động của giấy phép tổ chức bảo dưỡng được cấp;
  - (3) Người khai thác tàu bay có thể thực hiện kiểm tra tàu bay và thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn.

#### **4.083 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: BẢO DƯỠNG**

- (a) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải sử dụng các phương pháp, kỹ thuật và thao tác:
- (1) Được quy định tại tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành của tổ chức bảo dưỡng, nhà sản xuất; và
  - (2) Các phương pháp, kỹ thuật và thao tác bổ sung do Cục HKVN yêu cầu, hoặc các phương pháp, kỹ thuật và thao tác được Cục HKVN chỉ định áp dụng trong trường hợp không có tài liệu của nhà sản xuất.
- (b) Mỗi cá nhân phải sử dụng các dụng cụ và trang thiết bị kiểm tra cần thiết để đảm bảo thực hiện đầy đủ công việc phù hợp với thao tác được các tổ chức bảo dưỡng tàu bay chấp nhận. Nếu nhà sản xuất khuyến cáo sử dụng các thiết bị chuyên dụng, thì người thực hiện bảo dưỡng phải sử dụng thiết bị đó hoặc thiết bị tương đương được Cục HKVN chấp thuận.
- (c) Mỗi cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay phải thực hiện công việc theo cách thức, và sử dụng vật liệu có chất lượng, sao cho tình trạng thiết bị tàu bay ít nhất sẽ tương đương với nguyên bản của chúng, hoặc được thay đổi một cách hoàn hảo về các chức năng khí động học, độ bền cấu trúc, khả năng chống rung hoặc suy giảm phẩm cấp và các tính chất khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay.
- (d) Các phương pháp, kỹ thuật và thao tác nêu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác tàu bay và chương trình bảo dưỡng tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn; phải thiết lập cách thực hiện được chấp thuận để tuân thủ các yêu cầu của mục này.
- (e) Mỗi cá nhân thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn theo định nghĩa của Phần này phải sử dụng các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn:
- (1) Dữ liệu được phê chuẩn phải được chỉ rõ trong Giấy chứng nhận cho phép khai thác;
  - (2) “Dữ liệu được phê chuẩn” được chấp thuận là các dữ liệu được phê chuẩn đặc biệt cho cải tiến hoặc sửa chữa, bởi:
    - (i) Cục HKVN;
    - (ii) Quốc gia sản xuất;

- (iii) Tổ chức được quốc gia sản xuất chỉ định cho phép thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa;
- (iv) Quốc gia thiết kế hoặc tổ chức được chỉ định bởi quốc gia thiết kế cho việc cải tiến hoặc sửa chữa.

#### **4.085 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA (TỔNG QUÁT)**

- (a) Các cá nhân thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Cục HKVN phải:
  - (1) Thực hiện kiểm tra sao cho có thể xác định tàu bay, một hoặc nhiều bộ phận của tàu bay được kiểm tra, đáp ứng tất cả các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành; và
  - (2) Nếu có chương trình bảo dưỡng theo yêu cầu hoặc được chấp thuận cho loại tàu bay cụ thể được kiểm tra, thì phải thực hiện kiểm tra theo các chỉ dẫn và quy trình được xây dựng trong chương trình bảo dưỡng.

#### **4.090 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA MÁY BAY TRỰC THĂNG**

- (a) Đối với việc kiểm tra máy bay trực thăng, phải kiểm tra các hệ thống theo tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của nhà sản xuất liên quan đến:
  - (1) Trực dẫn hoặc các hệ thống tương tự;
  - (2) Hộp truyền động chính của cánh quay;
  - (3) Cánh quay chính và bộ phận trung tâm (hoặc khu vực tương đương); và
  - (4) Cánh quạt đuôi.

#### **4.093 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA HÀNG NĂM VÀ KIỂM TRA 100 GIỜ**

- (a) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra (checklist) phải được sử dụng khi thực hiện kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ:
  - (1) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra có thể do nhà sản xuất cung cấp, do tổ chức bảo dưỡng lập trên cơ sở danh mục của nhà sản xuất;
  - (2) Danh mục liệt kê các nội dung cần kiểm tra phải bao gồm phạm vi và chi tiết các hạng mục do Cục HKVN quy định.

*Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 4.093 quy tắc thực hiện kiểm tra 100 giờ*

- (b) Trước khi được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác máy bay trực thăng trang bị động cơ pis-ton sau khi thực hiện xong kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ, động cơ phải được nổ thử theo các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất, để xác định tính năng về:
  - (1) Công suất động cơ (vòng quay tĩnh và ga nhỏ);
  - (2) Ma-nhê-tô;
  - (3) Áp suất nhiên liệu và dầu nhờn; và
  - (4) Nhiệt độ xilanh và dầu nhờn.

- (c) Trước khi cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác máy bay trực thăng trang bị động cơ tuốc-bin sau khi thực hiện xong kiểm tra hàng năm hoặc kiểm tra 100 giờ, động cơ phải được nổ thử theo các khuyến cáo hiện hành của nhà sản xuất.

#### **4.095 CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: CÁC GIỚI HẠN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY**

- (a) Các cá nhân thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng khác quy định trong phần các giới hạn đủ điều kiện bay của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hiện hành của tổ chức bảo dưỡng, nhà sản xuất, hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, phải thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng khác theo quy định của mục này, hoặc theo các tiêu chuẩn do Cục HKVN phê chuẩn áp dụng.

### **CHƯƠNG F: HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ NỘI DUNG**

#### **4.100 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU**

- (a) Chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay phải lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng của:
- (1) Toàn bộ tàu bay, trong đó có:
    - (i) Tổng thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số chuyến bay, một cách thích hợp) của tàu bay và tất cả các thiết bị có quy định thọ mệnh;
    - (ii) Tình trạng kiểm tra hiện thời của tàu bay, bao gồm thời gian từ lần kiểm tra cuối cùng theo yêu cầu hoặc được phê chuẩn đã được thực hiện;
    - (iii) Trọng lượng rỗng hiện thời và vị trí trọng tâm rỗng;
    - (iv) Tháo hoặc lắp thiết bị;
    - (v) Dạng và quy mô bảo dưỡng, bao gồm thời gian khai thác;
    - (vi) Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng; và
    - (vii) Danh mục liệt kê các chỉ lệnh đủ điều kiện bay đã thực hiện, bao gồm cả phương pháp thực hiện.
  - (2) Các thiết bị có quy định thọ mệnh:
    - (i) Tổng thời gian khai thác;
    - (ii) Ngày tháng năm thực hiện đại tu lần cuối;
    - (iii) Thời gian khai thác từ đại tu lần cuối; và
    - (iv) Ngày tháng năm kiểm tra lần cuối.
  - (3) Đồng hồ và thiết bị, mà thời gian khai thác và làm việc tốt được xác định bằng thời gian phục vụ:
    - (i) Hồ sơ về thời gian phục vụ cần có để xác định thời gian làm việc tốt của chúng hoặc để tính toán thời gian khai thác của chúng; và
    - (ii) Ngày tháng năm kiểm tra lần cuối.
  - (4) Hồ sơ bảo dưỡng có thể được lưu giữ dưới dạng bản viết, bản vẽ, bản đồ, băng ghi, phim, ảnh hoặc các phương tiện điện tử hoặc microfilm khác dùng để lưu trữ thông tin.

**4.103 LƯU GIỮ HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU**

- (a) Chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ sau cho đến khi công việc được lập lại hoặc bị thay thế bởi công việc tương đương về phạm vi và chi tiết hoặc một năm sau khi công việc được thực hiện, tuân thủ theo thời hạn nào đến sau:
- (1) Hồ sơ bảo dưỡng cho từng tàu bay (bao gồm cả thân và cánh) và mỗi động cơ, cánh quạt, cánh quay, các thiết bị của tàu bay, bao gồm:
    - (i) Mô tả (hoặc tham chiếu dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận) công việc được thực hiện;
    - (ii) Ngày tháng năm công việc được thực hiện;
    - (iii) Chữ ký và số chứng chỉ của người cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau bảo dưỡng.
  
  - (b) Các chủ sở hữu, Người khai thác hoặc người thuê tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ sau đây cho đến khi tàu bay được bán hoặc cho thuê và/hoặc thời gian tối thiểu 12 tháng sau khi tàu bay dừng khai thác vĩnh viễn:
    - (1) Hồ sơ bao gồm các thông tin sau:
      - (i) Tổng thời gian khai thác của thân và cánh, từng động cơ, từng cánh quạt, từng cánh quay;
      - (ii) Tình trạng hiện thời của các thiết bị có quy định thọ mệnh;
      - (iii) Thời gian từ đại tu lần cuối của tất cả các thiết bị yêu cầu được đại tu theo thời hạn quy định;
      - (iv) Tình trạng kiểm tra hiện hành của tàu bay, bao gồm thời gian từ lần kiểm tra cuối cùng theo yêu cầu của chương trình bảo dưỡng của tàu bay và các thiết bị của nó;
      - (v) Tình trạng hiện thời các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, bao gồm phương pháp thực hiện, số thông báo, ngày sửa đổi của từng thông báo; nếu chỉ lệnh đủ điều kiện bay yêu cầu hành động lặp lại, thì phải ghi lại thời gian và ngày tháng năm thực hiện hành động đó;
      - (vi) Bản sao các mẫu do Chương này quy định cho các cải tiến lớn đối với thân cánh và động cơ, cánh quay, cánh quạt, các thiết bị.
  
  - (c) Người khai thác tàu bay có Giấy chứng nhận AOC, dù là chủ sở hữu hoặc người thuê, phải lưu giữ các hồ sơ bổ sung theo yêu cầu của Điều 12.240 Phần 12.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 3 Điều 4.103 về bảo dưỡng dự phòng (định nghĩa)*

**4.105 CHUYỂN GIAO HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CỦA CHỦ SỞ HỮU**

- (a) Chủ sở hữu hoặc Người khai thác khi bán hoặc cho thuê tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam phải chuyển giao cho người mua/người thuê các hồ sơ nêu trong Chương này, của tàu bay liên quan, bằng ngôn ngữ thông thường, hoặc được lưu giữ ở dạng số hoá (đĩa CD) theo lựa chọn của người mua/người thuê; nếu được lưu giữ trong đĩa CD thì phải đảm bảo khả năng thể hiện và in thông tin theo cách thức được Cục HKVN chấp thuận.

#### **4.107 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG**

- (a) Các cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, sau khi công việc được thực hiện đạt yêu cầu, phải lập hồ sơ bảo dưỡng thiết bị như sau:
- (1) Mô tả (hoặc tham chiếu tới dữ liệu được Cục HKVN chấp thuận) công việc đã thực hiện;
  - (2) Ngày tháng năm công việc được thực hiện;
  - (3) Họ tên, chữ ký, số chứng chỉ, loại giấy phép của cá nhân được phê chuẩn thực hiện công việc.

*Ghi chú: Chữ ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng đối với công việc đã thực hiện.*

- (b) Cá nhân thực hiện công việc phải lập hồ sơ sửa chữa lớn hoặc cải tiến lớn theo quy định của Cục HKVN.

*Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 4.107 về lập hồ sơ cải tiến và sửa chữa lớn*

- (c) Cá nhân làm việc dưới sự giám sát của AMT không được phép thực hiện kiểm tra theo yêu cầu của Phần này, hoặc bất kỳ dạng kiểm tra nào thực hiện sau sửa chữa hoặc cải tiến lớn.

#### **4.110 CÁC NỘI DUNG YÊU CẦU SAU ĐẠI TU HOẶC TÂN TẠO**

- (a) Không người nào được phép ghi trong hồ sơ bảo dưỡng rằng thiết bị tàu bay đã được đại tu, trừ khi:
- (1) Thiết bị tàu bay đó được phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa theo nhu cầu và lắp ráp lại bằng các phương pháp, kỹ thuật đã được cho phép; và
  - (2) Thiết bị tàu bay đó được thử theo các tiêu chuẩn và các dữ liệu được phê chuẩn, hoặc theo các tiêu chuẩn và dữ liệu hiện hành do chủ sở hữu Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận loại bổ sung hoặc giấy phép sản xuất thiết bị, phụ tùng, vật liệu ban hành, được Cục HKVN chấp thuận;.
- (b) Không người nào được ghi trong hồ sơ bảo dưỡng rằng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được tân tạo, trừ khi tàu bay, thiết bị tàu bay đó được phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa theo nhu cầu và lắp ráp lại bằng các phương pháp, kỹ thuật đã được cho phép và thử nghiệm đạt các dung sai và giới hạn như mới, có sử dụng các chi tiết thiết bị mới hoặc đã qua sử dụng đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, các dung sai và giới hạn đã được phê chuẩn.

#### **4.113 NỘI DUNG GIẤY CHỨNG NHẬN CHO PHÉP KHAI THÁC**

- (a) Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho tàu bay, các thiết bị tàu bay chỉ được cấp hoặc lập sau khi được bảo dưỡng với điều kiện:
- (1) Hồ sơ bảo dưỡng thích hợp đã được lập;
  - (2) Mẫu hồ sơ sửa chữa hoặc cải tiến do Cục HKVN phê chuẩn hoặc cung cấp đã được điền nội dung theo cách thức do Cục HKVN quy định;
  - (3) Nếu kết quả sửa chữa hoặc cải tiến dẫn đến thay đổi các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay trong tài liệu hướng dẫn bay được phê chuẩn, thì các giới

hạn khai thác hoặc dữ liệu bay đó phải được sửa đổi và đưa vào sử dụng một cách thích hợp theo quy định.

*Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 4.107 cung cấp mẫu và các yêu cầu đối với sửa chữa và cải tiến.*

#### **4.115 NỘI DUNG VÀ MẪU HỒ SƠ KIỂM TRA**

- (a) Nội dung hồ sơ bảo dưỡng: Cá nhân cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thiết bị tàu bay sau khi công việc kiểm tra bất kỳ được thực hiện theo quy định của Phần này, phải lập hồ sơ bảo dưỡng thiết bị đó, bao gồm các thông tin sau:
- (1) Loại hình kiểm tra và mô tả tóm tắt phạm vi kiểm tra;
  - (2) Ngày tháng năm kiểm tra và tổng thời gian khai thác;
  - (3) Chữ ký, số giấy phép, loại giấy phép của người cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác;
  - (4) Nếu tàu bay được cho là đủ điều kiện bay và được phê chuẩn cho phép khai thác, lời khẳng định sau đây hoặc tương tự được đưa ra: “Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra theo dạng kiểm tra (ghi rõ dạng kiểm tra) và được cho là đủ điều kiện bay”;
  - (5) Nếu tàu bay không được phê chuẩn cho phép khai thác do cần bảo dưỡng thêm, hoặc không tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn hiện hành, lời khẳng định sau đây hoặc tương tự được đưa ra: “Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra theo dạng kiểm tra (ghi rõ dạng kiểm tra) và danh mục các khiếm khuyết và các hạng mục không đủ điều kiện bay đã được cung cấp cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay ngày (ghi rõ ngày tháng năm)”;
  - (6) Nếu công việc kiểm tra được thực hiện theo chương trình bảo dưỡng được đưa ra trong Phần này, người thực hiện kiểm tra phải lập hồ sơ chỉ rõ chương trình bảo dưỡng đã thực hiện, và lời khẳng định rằng công việc kiểm tra đã được thực hiện phù hợp với nội dung kiểm tra và các quy trình cho chương trình cụ thể đó.
- (b) Danh mục các khiếm khuyết: người thực hiện công việc kiểm tra bất kỳ theo yêu cầu của Phần này, nếu phát hiện tàu bay không đủ điều kiện bay hoặc không đáp ứng bằng dữ liệu Giấy chứng nhận loại, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác ảnh hưởng đến tình trạng đủ điều kiện bay, thì phải cung cấp cho chủ sở hữu/Người khai thác danh mục các khiếm khuyết đó, và ký tên.
- (c) Danh mục các khiếm khuyết mô tả trong khoản (b) phải được lưu giữ cho đến khi các khiếm khuyết được khắc phục và tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.



**CHƯƠNG G: CÁC GIỚI HẠN, THẨM QUYỀN VÀ KINH NGHIỆM HIỆN TẠI CỦA ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN BẢO DƯỠNG**

**4.120 GIỚI HẠN THỜI GIAN NGHỈ VÀ LÀM VIỆC CHO NHÂN VIÊN THỰC HIỆN CÁC CÔNG VIỆC BẢO DƯỠNG**

- (a) Không người nào được phép ký Giấy chứng nhận cho phép khai thác, cũng như không người nào được phép thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay, trừ khi người đó đã có thời gian nghỉ ngơi tối thiểu 8 giờ trước khi bắt đầu thực hiện công việc.
- (b) Không người nào được phép phân công một người khác thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay quá 12 giờ liên tục.
- (c) Trong các trường hợp có tàu bay bị hỏng hóc ngoài dự kiến, các cá nhân thực hiện các chức năng bảo dưỡng có thể làm việc:
  - (1) Tối 16 giờ liên tục; hoặc
  - (2) Tối 20 giờ trong 24 giờ liên tục.
- (d) Sau khi phải làm việc ngoài kế hoạch nêu trên, cá nhân thực hiện các chức năng bảo dưỡng tàu bay phải được nghỉ ngơi bắt buộc tối thiểu 10 giờ.
- (e) AMO được phê chuẩn và Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC phải cho các nhân viên thực hiện các chức năng bảo dưỡng nghỉ ngơi 24 giờ liên tục trong khoảng thời gian 7 ngày liên tục bất kỳ.

**4.123 THẨM QUYỀN VÀ CÁC GIỚI HẠN CỦA AMT**

- (a) Ngoại trừ quy định tại khoản (d) của Điều này, AMT có giấy phép có quyền thực hiện hoặc giám sát công việc bảo dưỡng, hoặc xác nhận bảo dưỡng, sau khi đã kiểm tra tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị tàu bay, bộ phận của chúng mà người đó được cấp năng định, với điều kiện AMT có giấy phép :
  - (1) Đã từng thực hiện tốt công việc nêu trên; hoặc
  - (2) Đã thể hiện khả năng thực hiện công việc nêu trên được Cục HKVN đánh giá đạt yêu cầu; hoặc
  - (3) Đã được huấn luyện các công việc sẽ thực hiện nêu trên, được Cục HKVN chấp thuận; hoặc
  - (4) Đã thực hiện tốt công việc nêu trên dưới sự giám sát trực tiếp của AMT có giấy phép hoặc nhân viên sửa chữa tàu bay (ARS) có giấy phép với năng định thích hợp và:
    - (i) Có kinh nghiệm từ trước trong công việc liên quan; hoặc
    - (ii) Được huấn luyện các công việc sẽ thực hiện, được Cục HKVN chấp thuận.
- (b) Ngoại trừ quy định tại khoản (d) của Điều này, AMT có giấy phép có năng định thân cánh tàu bay có thể thực hiện dạng kiểm tra 100 giờ trên thân cánh, hoặc bộ phận và thiết bị liên quan thuộc thân cánh; và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau khi người đó đã thực hiện xong công việc theo yêu cầu của Phần này.



- (c) Ngoại trừ quy định tại khoản (d) của Điều này, AMT có giấy phép có năng định động cơ có thể thực hiện dạng kiểm tra 100 giờ trên động cơ, hoặc cánh quạt hoặc bộ phận và thiết bị liên quan của động cơ; và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau khi người đó đã thực hiện xong công việc theo yêu cầu của Phần này.
- (d) AMT có năng định thân cánh và/hoặc năng định động cơ không được phép:
- (1) Giám sát công việc bảo dưỡng tàu bay, thân cánh tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, hoặc bộ phận của chúng mà người đó được cấp năng định, trừ khi người đó đã từng thực hiện tốt công việc đó;
  - (2) Thực hiện hoặc giám sát, ngoại trừ dưới sự giám sát trực tiếp và kiểm soát của Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC và uỷ quyền cho thực hiện bảo dưỡng theo hệ thống tương đương phù hợp Phần 12:
    - (i) Sửa chữa hoặc cải tiến lớn cánh quạt; hoặc
    - (ii) Mọi sự sửa chữa hoặc cải tiến đồng hồ.
  - (3) Cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho:
    - (i) Tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, hoặc bộ phận của chúng sau khi thực hiện xong sửa chữa hoặc cải tiến lớn; hoặc
    - (ii) Đồng hồ bất kỳ sau khi thực hiện xong mọi sự sửa chữa hoặc cải tiến.
  - (4) Thực hiện các thẩm quyền cho trong giấy phép mà không hiểu các chỉ dẫn hiện hành về duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và các chỉ dẫn bảo dưỡng cho công việc liên quan cụ thể.

#### **4.125 CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM HIỆN THỜI CỦA AMT**

- (a) AMT có giấy phép không được phép thực hành các thẩm quyền cho trong giấy phép của mình, ngoại trừ trong vòng 24 tháng trước đó:
- (1) Cục HKVN xét thấy người đó có khả năng thực hiện công việc; hoặc
  - (2) Có thời gian 6 tháng liên tục trong vòng 24 tháng trước đó đã:
    - (i) Làm việc như AMT theo đúng năng định cho trong giấy phép;
    - (ii) Giám sát về mặt kỹ thuật các AMT khác;
    - (iii) Cung cấp chỉ dẫn bảo dưỡng tàu bay hoặc trực tiếp giám sát các cá nhân cung cấp các chỉ dẫn bảo dưỡng tàu bay cho khoá đào tạo AMT được Cục HKVN chấp thuận;
    - (iv) Giám sát bảo dưỡng tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng; hoặc
    - (v) Thực hiện một hoặc nhiều yêu cầu vừa nêu.

#### **4.127 CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN KIỂM TRA**

- (a) Ngoại trừ quy định tại các khoản (b) và (c) của Điều này, người được uỷ quyền kiểm tra (IA) có thể:
- (1) Kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng sau khi thực

hiện xong sửa chữa hoặc cải tiến lớn theo các yêu cầu của Phần này và các dữ liệu được Cục HKVN phê chuẩn;

- (2) Thực hiện dạng kiểm tra hàng năm, hoặc thực hiện, giám sát kiểm tra cuốn chiếu, theo các quy định của Phần này, trên bất kỳ tàu bay nào, ngoại trừ các tàu bay được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục, và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay.
- (b) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ có trọng lượng cất cánh tối đa trên 5700 kg, hoặc thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng, là các đối tượng của chương trình bảo dưỡng theo Phần này hoặc Phần 12.
- (c) Người được cấp IA có giấy phép AMT còn hiệu lực không được phép kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay bất kỳ được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng liên tục được phê chuẩn theo Phần này hoặc Phần 12.
- (d) Khi thực hiện các thẩm quyền của mình, người được cấp IA phải mang theo IA để chủ sở hữu tàu bay và AMT đề nghị phê chuẩn sửa chữa hoặc cải tiến tàu bay kiểm tra và phải xuất trình khi Cục HKVN hoặc đại diện chính thức của các nhà chức trách hàng không khác, yêu cầu.
- (e) Khi chuyển địa điểm làm việc, người được cấp IA sẽ không được phép thực hiện các thẩm quyền của mình, cho đến khi người đó thông báo cho Cục HKVN về sự thay đổi.
- (f) Không người nào được phép thực hành các thẩm quyền của IA, khi mà người đó:
  - (1) Không có chỗ làm việc cố định;
  - (2) Không có thiết bị, cơ sở nhà xưởng, hoặc dữ liệu kiểm tra theo yêu cầu của Phần 5; hoặc
  - (3) Không có giấy phép AMT còn hiệu lực.

#### **4.130 GIẤY PHÉP NHÂN VIÊN SỬA CHỮA TÀU BAY: CÁC THẨM QUYỀN VÀ GIỚI HẠN**

- (a) Nhân viên sửa chữa tàu bay có thể thực hiện hoặc giám sát bảo dưỡng tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện hoặc bộ phận của chúng phù hợp với lĩnh vực chuyên môn được chỉ định mà nhân viên được cấp giấy phép và năng định, với điều kiện là nhân viên của AMO được phê chuẩn theo Phần 5 hoặc Người khai thác có Giấy chứng nhận AOC được uỷ quyền thực hiện bảo dưỡng theo hệ thống tương đương phù hợp Phần 12.
- (b) Nhân viên sửa chữa tàu bay không được phép thực hiện hoặc giám sát các công việc theo chức năng trừ khi người đó hiểu các chỉ dẫn hiện hành của tổ chức và các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên quan đến các công việc cụ thể.

### **CÁC PHỤ LỤC**

#### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.003: CẢI TIẾN LỚN (ĐỊNH NGHĨA)**

- (a) Cải tiến lớn thân cánh. Cải tiến lớn bao gồm các cải tiến đối với:

- (1) Cánh;
  - (2) Thăng bằng ngang, đuôi đứng, bánh lái độ cao và bánh lái hướng;
  - (3) Thân;
  - (4) Giá treo động cơ;
  - (5) Hệ thống điều khiển;
  - (6) Càng;
  - (7) Phao (đối với thủy phi cơ);
  - (8) Các phần tử cấu trúc thân cánh, bao gồm xà, vách, phụ kiện đấu nối (fitting), giảm chấn, thanh chống, nắp buồng động cơ, ốp chỉnh dòng và các đối trọng;
  - (9) Cơ cấu thừa hành thuộc hệ thống điện và thủy lực;
  - (10) Các lá cánh tuốc-bin, máy nén;
  - (11) Thay đổi trọng lượng rỗng hoặc cân bằng rỗng, dẫn đến tăng trọng lượng tối đa được phê chuẩn hoặc các giới hạn trọng tâm tàu bay;
  - (12) Thay đổi thiết kế ban đầu của các hệ thống nhiên liệu, dầu nhờn, làm mát, sưởi ấm, tăng áp, điện, thủy lực, phòng băng, hoặc khí xả;
  - (13) Thay đổi cánh hoặc các bánh lái cố định, bánh lái chuyển động có tác động đến các đặc tính rung, vẫy;
- (b) Cải tiến lớn hệ thống sinh lực, bao gồm:
- (1) Chuyển đổi từ kiểu động cơ (model) này sang kiểu động cơ khác, bao gồm các thay đổi bất kỳ trong tỷ số nén, hộp giảm tốc của cánh quạt, tỷ số truyền của bánh tăng áp (động cơ pit-tông), hoặc thay thế các chi tiết chính của động cơ yêu cầu thực hiện nhiều việc tân tạo và thử động cơ;
  - (2) Thay đổi động cơ trong đó phải thay thế các chi tiết cấu trúc bằng các chi tiết không phải do nhà sản xuất gốc cung cấp hoặc các chi tiết không được Cục HKVN phê chuẩn;
  - (3) Lắp đặt thiết bị phụ không được phê chuẩn cho loại động cơ;
  - (4) Tháo các thiết bị phụ được liệt kê là thiết bị yêu cầu phải có trong bảng kê chi tiết kỹ thuật của tàu bay hoặc động cơ;
  - (5) Lắp đặt các chi tiết cấu trúc khác loại chi tiết được phê chuẩn cho lắp đặt;
  - (6) Sử dụng loại nhiên liệu khác loại được liệt kê trong bảng chi tiết kỹ thuật của động cơ.
- (c) Cải tiến lớn cánh quạt, bao gồm:
- (1) Thay đổi thiết kế lá cánh;
  - (2) Thay đổi thiết kế bầu (hub);
  - (3) Thay đổi thiết kế khối điều chỉnh vòng quay;
  - (4) Lắp đặt hệ thống điều chỉnh vòng quay hoặc xuôi lá;
  - (5) Lắp đặt các chi tiết không được phê chuẩn cho loại cánh quạt.

- (d) Cải tiến lớn thiết bị: cải tiến thiết kế gốc không phù hợp với khuyến cáo của nhà sản xuất thiết bị hoặc không phù hợp với các chỉ lệnh đủ điều kiện bay được coi là các cải tiến lớn; ngoài ra, các thay đổi trong thiết kế gốc của các thiết bị liên lạc và dẫn đường được cho phép trong thiết kế loại hoặc các giấy phép khác ảnh hưởng đến độ ổn định tần số, mức ồn, độ nhạy, độ méo tín hiệu, sai số do bức xạ, các đặc tính AVC, hoặc khả năng đáp ứng các yêu cầu về môi trường và các thay đổi khác ảnh hưởng đến tính năng của thiết bị cũng được coi là cải tiến lớn thiết bị.

**PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 4.003: SỬA CHỮA LỚN (ĐỊNH NGHĨA)**

- (a) Sửa chữa lớn thân cánh: sửa chữa các bộ phận sau đây của thân cánh và sửa chữa thuộc các loại sau đây, trong đó phải sử dụng các phần tử tạo độ bền, gia cường, tấp, và phải chế tạo các phần tử cấu trúc chính để thay thế, khi mà việc thay thế phải sử dụng công nghệ tán đinh hoặc hàn, là các sửa chữa lớn thân cánh:
- (1) Các xà hộp;
  - (2) Cánh hoặc các bánh lái kết cấu vỏ cứng (monocoque) hoặc vỏ bán cứng (semimonocoque);
  - (3) Các nẹp dọc hoặc các phần tử tạo độ cong cho cánh;
  - (4) Các xà;
  - (5) Các đế xà;
  - (6) Các phần tử xà kiểu khung-dàn;
  - (7) Các thân xà bằng tấm mỏng;
  - (8) Các phần tử của sống đáy và sống lưng phao (đối với thủy phi cơ);
  - (9) Các phần tử tấm gợn sóng chịu nén dùng làm vật liệu ghép nối cánh hoặc thẳng bằng ngang và đuôi đứng;
  - (10) Các vách chính của cánh và các phần tử chịu nén;
  - (11) Cánh hoặc các thanh chống tăng cứng thẳng bằng ngang và đuôi đứng;
  - (12) Giá treo động cơ;
  - (13) Các dầm dọc than;
  - (14) Các phần tử thanh chống cạnh, thanh chống ngang, vách chịu lực buồng kín;
  - (15) Chân và giá lắp ghế;
  - (16) Các thanh chống dọc càn;
  - (17) Các trục quay (axles);
  - (18) Bánh xe;
  - (19) Các bộ phận của hệ thống điều khiển, chẳng hạn như cần lái, pê-dal, trục truyền, giá đỡ;
  - (20) Các sửa chữa phải sử dụng vật liệu thay thế;

- (21) Sửa chữa các khu vực bị hư hỏng của vỏ bọc kim loại hoặc gỗ vượt quá 6 inch (15, 24 cm) theo bất cứ hướng nào;
  - (22) Sửa chữa các phần của tấm vỏ bằng cách làm thêm mối ghép;
  - (23) Ốp tấm vỏ;
  - (24) Sửa chữa từ ba vách ngăn trở lên của cánh hoặc các vách ngăn của bánh lái hoặc mép trước cánh và các bánh lái, giữa các vách ngăn;
  - (25) Sửa chữa vỏ bọc bằng vải một vùng rộng hơn vùng giữa hai vách ngăn liền kề;
  - (26) Thay thế vỏ bọc bằng vải phủ các bộ phận như cánh, thân, thẳng bằng ngang, các bánh lái;
  - (27) Sửa chữa phải làm lại vùng bụng, hoặc thay thế thùng dầu cứng và thùng dầu nhờn.
- (b) Sửa chữa lớn hệ thống sinh lực: sửa chữa các bộ phận sau đây của động cơ và sửa chữa thuộc các loại sau đây, là các sửa chữa lớn hệ thống sinh lực:
- (1) Phân rã hộp trục khuỷu hoặc trục khuỷu của động cơ pit-tông được trang bị bánh tăng áp đúc liền;
  - (2) Phân rã hộp trục khuỷu hoặc trục khuỷu của động cơ pit-tông được trang bị hộp giảm tốc cánh quạt không thuộc loại bánh răng trụ thẳng;
  - (3) Sửa chữa các bộ phận cấu trúc động cơ phải sử dụng kỹ thuật hàn, mạ, phun đắp kim loại hoặc các phương pháp khác.
- (c) Sửa chữa lớn cánh quạt: sửa chữa thuộc các loại sau đây đối với cánh quạt là các sửa chữa lớn:
- (1) Sửa chữa hoặc nắn thẳng lá cánh bằng thép;
  - (2) Sửa chữa hoặc gia công cơ khí bầu cánh quạt;
  - (3) Cắt ngắn lá cánh;
  - (4) Sửa đầu mút cánh quạt bằng gỗ;
  - (5) Thay thế các lớp ngoài trên cánh quạt bằng gỗ có biến cự cố định;
  - (6) Sửa chữa lỗ lắp bulông kéo dài trong bầu cánh quạt bằng gỗ có biến cự cố định;
  - (7) Vá các lá cánh bằng gỗ;
  - (8) Sửa chữa các lá cánh bằng vật liệu composite;
  - (9) Thay thế vải bọc đầu mút lá cánh;
  - (10) Thay thế vỏ bọc bằng chất dẻo;
  - (11) Sửa chữa bộ điều chỉnh vòng quay cánh quạt;
  - (12) Đại tu cánh quạt có biến cự thay đổi;
  - (13) Sửa chữa các vết lõm sâu, vết mẻ, vết xước..., và nắn thẳng các lá cánh bằng nhôm;
  - (14) Sửa chữa hoặc thay thế các phần tử bên trong lá cánh.

- (d) Sửa chữa lớn thiết bị. Sửa chữa thuộc các loại sau đây đối với thiết bị là các sửa chữa lớn:
- (1) Hiệu chỉnh và sửa chữa đồng hồ;
  - (2) Hiệu chỉnh các đồng hồ avionics hoặc máy tính;
  - (3) Quấn lại cuộn dây của các thiết bị điện;
  - (4) Phân rã hoàn toàn các van thủy lực phức tạp;
  - (5) Đại tu chế hoà khí cao áp, và bơm thủy lực, bơm nhiên liệu, bơm dầu nhớt cao áp.

**PHỤ LỤC 3 ĐIỀU 4.103: BẢO DƯỠNG DỰ PHÒNG (ĐỊNH NGHĨA)**

- (a) Bảo dưỡng dự phòng: với điều kiện không liên quan đến các công việc lắp ráp phức tạp, bảo dưỡng dự phòng giới hạn ở các công việc sau đây:
- (1) Tháo, lắp và sửa chữa lớp;
  - (2) Thay thế giảm chấn còng dạng dây;
  - (3) Nạp chất lỏng thủy lực, nitơ, hoặc cả hai cho cột giảm chấn còng;
  - (4) Làm sạch và thay mỡ ổ bi bánh xe;
  - (5) Thay thế dây bảo hiểm hoặc các chốt chèn;
  - (6) Bơm mỡ không yêu cầu phải phân rã kết cấu, tuy có thể phải tháo các phần tử không chịu lực như nắp đậy, nắp buồng động cơ, ốp chỉnh dòng;
  - (7) Vá các miếng vá đơn giản bằng vải không yêu cầu khâu vách hoặc tháo các phần tử cấu trúc hoặc các bánh lái;
  - (8) Bổ sung chất lỏng thủy lực cho các thùng chứa chất lỏng thủy lực;
  - (9) Sơn lớp phủ trang trí trên thân, cánh, các bề mặt cụm đuôi (bao gồm các bánh lái), các ốp chỉnh dòng, nắp buồng động cơ, nắp buồng còng, khoang khách, nội thất buồng lái, nếu không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc hệ thống tàu bay nào;
  - (10) Phủ vật liệu bảo vệ lên các bộ phận không bắt buộc phải tháo rời khỏi các cấu trúc chính hoặc hệ thống của tàu bay và các lớp phủ bề mặt không bị cấm sử dụng hoặc được sử dụng tốt trước đó;
  - (11) Sửa chữa thiết bị nội thất và trang trí trong khoang khách hoặc buồng lái, nhưng không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc hệ thống khai thác nào, hoặc ảnh hưởng đến thiết bị khai thác hoặc ảnh hưởng đến cấu trúc cơ bản của tàu bay;
  - (12) Sửa chữa đơn giản trên các ốp chỉnh dòng, các nắp đậy không chịu lực, nắp buồng động cơ; các miếng vá nhỏ và các tấm gia cường không làm thay đổi hình dạng và chất lượng khí động học;
  - (13) Thay thế các cửa sổ, khi công việc không ảnh hưởng đến cấu trúc của bất kỳ hệ thống tàu bay nào chẳng hạn như hệ thống điều khiển, các thiết bị điện v.v.;
  - (14) Thay dây an toàn;

- (15) Thay ghế hoặc chi tiết của ghế bằng các chi tiết được phê chuẩn cho loại tàu bay, nhưng không yêu cầu phải phân rã bất kỳ cấu trúc cơ bản hoặc thiết bị khai thác nào;
- (16) Tìm hỏng hóc và sửa các đường dây bị đứt của đèn pha hạ cánh;
- (17) Thay các bóng điện, gương phản xạ ánh sáng và nắp đèn pha hạ cánh;
- (18) Thay thế các bánh xe và bàn trượt, nếu không yêu cầu phải tính toán lại trọng lượng và cân bằng;
- (19) Thay thế nắp buồng động cơ bất kỳ, mà không yêu cầu phải tháo cánh quạt hoặc ngắt điều khiển máy bay;
- (20) Thay thế hoặc làm sạch nển đánh lửa và chỉnh khe hở nển đánh lửa;
- (21) Thay thế các đầu nối ống mềm, ngoại trừ các đầu nối thủy lực.
- (22) Thay thế các đường ống nhiên liệu tiền chế;
- (23) Rửa lọc nhiên liệu và lọc dầu nhờn;
- (24) Thay thế và nạp ắc quy;
- (25) Thay thế hoặc điều chỉnh các khoá hãm không chịu lực có thể ảnh hưởng đến khai thác;
- (26) Lắp đặt các thiết bị chống điều tiết nhiên liệu sai (anti-misfueling) để giảm đường kính bầu lọc thùng nhiên liệu, với điều kiện các thiết bị đó được liệt kê trong bảng dữ liệu Giấy chứng nhận loại của tàu bay; được nhà sản xuất cung cấp các chỉ dẫn lắp đặt được Cục HKVN chấp thuận, và việc lắp đặt không yêu cầu phải phân rã bầu phin lọc.

#### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.093: CÁC QUY TẮC THỰC HIỆN: KIỂM TRA 100 GIỜ**

- (a) Trước khi tiến hành kiểm tra, các cá nhân thực hiện dạng kiểm tra hàng năm hoặc 100 giờ phải làm sạch tàu bay và động cơ một cách thấu đáo, tháo hoặc mở tất cả các nắp kiểm tra, các cửa kỹ thuật, ốp chỉnh dòng và nắp buồng động cơ.
- (b) Các cá nhân thực hiện dạng kiểm tra hàng năm hoặc 100 giờ phải kiểm tra, nếu phải áp dụng, các bộ phận sau:
  - (1) Nhóm thân và vỏ:
    - (i) Kiểm tra vỏ bọc (vải và kim loại) – xác định mức độ hư hỏng, móp méo, các dấu hiệu hư hỏng, các giá ghép nối không chắc chắn hoặc bị hư hỏng;
    - (ii) Kiểm tra các hệ thống và thiết bị - xác định sự lắp đặt hoàn hảo, các hư hỏng rõ ràng, và hoạt động không đạt yêu cầu.
  - (2) Khoang khách và buồng lái:
    - (i) Tổng quát – xác định mức độ sạch sẽ, các thiết bị an toàn và cứu sinh có thể cản trở các điều khiển;
    - (ii) Ghế và dây an toàn – xác định tình trạng xuống cấp và các hư hỏng rõ ràng;
    - (iii) Cửa sổ và kính buồng lái – xác định tình trạng xuống cấp, nứt;
    - (iv) Các đồng hồ - xác định tình trạng xuống cấp, gá lắp, các vạch chia độ,



- và sự hoạt động hoàn hảo (nếu có thể);
- (v) Điều khiển tàu bay và động cơ – xác định sự lắp đặt và hoạt động hoàn hảo;
  - (vi) Các ắc quy – xác định sự lắp đặt hoàn hảo và điện áp;
  - (vii) Tất cả các hệ thống – xác định sự lắp đặt hoàn hảo, tình trạng xuống cấp, các hư hỏng rõ ràng, sự gá lắp chắc chắn.
- (3) Động cơ và buồng động cơ:
- (i) Bên ngoài động cơ – xác định dấu hiệu dò rỉ dầu nhờn, nhiên liệu, chất lỏng thủy lực quá mức cho phép, nguồn dò rỉ;
  - (ii) Các chi tiết ghép nối tiêu chuẩn (bulông, đai ốc, vít) – xác định lực xiết và các hư hỏng rõ ràng;
  - (iii) Bên trong động cơ – đánh giá độ nén của động cơ pit-tông, tình trạng bên trong và khe hở quá dung sai;
  - (iv) Giá treo động cơ – xác định không có các vết nứt hoặc sự nổi lõng các đai ốc hãm giá treo;
  - (v) Các đệm giảm rung – xác định tình trạng và mức độ xuống cấp;
  - (vi) Điều khiển động cơ – xác định không có các hư hỏng; sự dịch chuyển êm và chuẩn xác;
  - (vii) Hệ thống ống cứng và ống mềm, các vòng kẹp – xác định không có rò rỉ hoặc tình trạng xuống cấp, nổi lõng;
  - (viii) Ống xả - xác định không có các vết nứt, các hư hỏng, sự ghép nối không chuẩn;
  - (ix) Các thiết bị - xác định các khuyết tật rõ ràng trong ghép nối (với động cơ);
  - (x) Tất cả các hệ thống – xác định tình trạng lắp đặt không chuẩn, tình trạng bên ngoài, các khuyết tật, sự ghép nối chắc chắn;
  - (xi) Vỏ bọc động cơ – xác định không có các vết nứt và các khuyết tật khác.
- (4) Hệ thống càn:
- (i) Tất cả các thiết bị - xác định tình trạng xuống cấp, sự ghép nối không chắc chắn;
  - (ii) Các cột giảm chấn – xác định mức chất lỏng thủy lực (đo mặt gương cột giảm chấn);
  - (iii) Các thanh giằng, thanh chống – xác định độ mòn quá mức, độ mỏi, cong vênh;
  - (iv) Cơ cấu thu thả và khoá – xác định sự vận hành chuẩn;
  - (v) Các đường ống thủy lực – xác định không có rò rỉ;
  - (vi) Hệ thống điện – xác định không có sự chà xát của các bó dây, sự hoạt động chuẩn của các công tắc;
  - (vii) Các bánh xe – xác định không có các vết nứt, các khuyết tật, tình trạng các ổ bi;
  - (viii) Các lốp – xác định độ mòn, các vết cắt;
  - (ix) Phanh – xác định độ mòn, tình trạng điều chỉnh không chuẩn;
  - (x) Phao và bàn trượt – xác định sự ghép nối chắc chắn và không có các hư hỏng rõ ràng.

- (5) Cánh ngoài và cánh trung tâm – xác định:
- (i) Tình trạng chung;
  - (ii) Mức độ xuống cấp của vỏ bọc (vải hoặc kim loại);
  - (iii) Mức độ móp, méo;
  - (iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;
  - (v) Sự ghép nối chắc chắn.
- (6) Cùm đuôi – xác định:
- (i) Tình trạng chung;
  - (ii) Mức độ xuống cấp của vỏ bọc (vải hoặc kim loại);
  - (iii) Mức độ móp, méo;
  - (iv) Các dấu hiệu hư hỏng rõ ràng;
  - (v) Sự ghép nối chắc chắn;
  - (vi) Sự lắp đặt chuẩn xác của các thiết bị; và
  - (vii) Sự vận hành hoàn hảo của các thiết bị.
- (7) Cánh quạt:
- (i) Cùm cánh quạt – xác định không có các vết nứt, mẻ, rò rỉ dầu nhờn.
  - (ii) Các bu lông – kiểm tra lực xiết, bảo hiểm;
  - (iii) Hệ thống phòng băng – xác định sự làm việc hoàn hảo, không có các hư hỏng rõ ràng;
  - (iv) Cơ cấu điều khiển – xác định sự làm việc hoàn hảo, ghép nối chắc chắn, dịch chuyển chuẩn xác.
- (8) Hệ thống đồng hồ/các thiết bị avionics - xác định:
- (i) Các đồng hồ và thiết bị avionics được lắp đặt chuẩn xác, chắc chắn;
  - (ii) Các bó dây điện – gá lắp chắc chắn, không có các hư hỏng rõ ràng;
  - (iii) Cân bằng điện thế và chống nhiễu – tình trạng lắp đặt và xuống cấp;
  - (iv) Các anten – tình trạng xuống cấp, lắp đặt chắc chắn, sự hoạt động hoàn hảo.
- (9) Hệ thống điện/điện tử - xác định:
- (i) Các bó dây điện – gá lắp chắc chắn, không có các hư hỏng rõ ràng;
  - (ii) Cân bằng điện thế và chống nhiễu – tình trạng lắp đặt và xuống cấp.
- (10) Các hạng mục khác không được nêu trong danh mục trên và/hoặc có các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay: xác định sự lắp đặt hoàn hảo và làm việc chuẩn xác.

#### **PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 4.107: LẬP HỒ SƠ CẢI TIẾN VÀ SỬA CHỮA LỚN**

- (a) Các cá nhân, tổ chức thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa lớn phải:
- (1) Điền đủ các thông tin vào ít nhất hai mẫu cải tiến và sửa chữa lớn do Cục HKVN quy định, trong đó có tham chiếu đến các dữ liệu đã sử dụng;
  - (2) Chuyển một bản cho chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay; và

- (3) Chuyển một bản về Cục HKVN trong vòng 48 giờ sau khi tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.
- (b) Thay vì các yêu cầu tại khoản (a), nếu các sửa chữa lớn được thực hiện theo hướng dẫn hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật được Cục HKVN chấp thuận, AMO có thể:
  - (1) Sử dụng chỉ lệnh công việc của khách hàng mà căn cứ vào đó hồ sơ sửa chữa được lập;
  - (2) Chuyển một bản chỉ lệnh công việc cho chủ sở hữu tàu bay và lưu bản sao ít nhất một năm tính từ ngày tàu bay, thiết bị tàu bay được cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác;
  - (3) Chuyển một Giấy chứng nhận cho phép khai thác do người được uỷ quyền của AMO ký cho chủ sở hữu tàu bay, bao gồm các thông tin sau:
    - (i) Kiểu loại tàu bay, thiết bị tàu bay;
    - (ii) Nếu là tàu bay - kiểu, loại tàu bay, số xuất xưởng, số hiệu đăng ký, khu vực thực hiện sửa chữa;
    - (iii) Nếu là thiết bị tàu bay – tên nhà sản xuất, ký hiệu, số xuất xưởng (nếu có).
  - (4) Câu khẳng định như sau hoặc tương tự:
    - (i) Tàu bay/thiết bị tàu bay nêu trên đã được sửa chữa, đại tu và thử phù hợp với các chỉ dẫn hiện hành của quốc gia thiết kế, nhà sản xuất và các quy định của Cục HKVN, và được phê chuẩn cho phép khai thác;
    - (ii) Thông tin chi tiết được lưu tại ..... (chỉ rõ địa điểm hoặc đính kèm).