PHẦN VĂN BẢN KHÁC

VĂN BẢN HỢP NHẤT

Văn bản hợp nhất số 16/VBHN-BGTVT ngày 19 tháng 9 năm 2014 hợp nhất Thông tư ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY

(Tiếp theo Công báo số 901 + 902)

Phần 5
PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

5.001 ÁP DỤNG

5.003 ĐỊNH NGHĨA

5.005 TỪ VIẾT TẮT

CHƯƠNG B. GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.010 ÁP DỤNG

5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG

5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.020 THẨM QUYỀN CỦA AMO

5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO

5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN

CHƯƠNG C. PHÊ CHUẨN

5.030 ÁP DỤNG

5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN

5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO

CHƯƠNG D. GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ

5.050 ÁP DỤNG

5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT

5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ

5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

5.065 SỰ THAY ĐỔI CỦA AMO VÀ SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT

5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

CHƯƠNG E. ĐIỀU HÀNH

5.080 ÁP DỤNG

5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO

5.085 QUẢNG CÁO

5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

5.090 CÁC QUY TRÌNH BẢO DƯỠNG VÀ HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG ĐỘC LẬP

5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC

5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO

5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN

CHƯƠNG F. HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

5.110 ÁP DỤNG

5.113 TỔNG QUÁT

5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN

5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU

5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO

5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA

5.127 DANH MỤC CÁC KHIẾM KHUYẾT

CHƯƠNG G. CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG, TRANG THIẾT BỊ VÀ DỮ LIỆU

5.130 ÁP DỤNG

5.133 TỔNG QUÁT

5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

CHƯƠNG H. CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO

5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

5.153 BÁO CÁO VỀ TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

5.155 TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033: QUY ĐỊNH MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.043: CÁC YÊU CẦU MỞ RỘNG ĐỐI VỚI CÁC NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.083: TRÁCH NHIỆM CỦA BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.087: NỘI DUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

PHỤ LỤC 1 CỦA 5.090: YÊU CẦU CỤ THỂ CỦA HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095: LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.095: ĐÀO TẠO NHÂN LỰC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.097: HỒ SƠ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.135: CÁC YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.137: THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.140: DỮ LIỆU ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.150: XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

5.001 ÁP DỤNG

(a) Phần này đưa ra các yêu cầu của Cục HKVN đối với:

(1) Việc cấp phê chuẩn cho các tổ chức thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay và thiết bị tàu bay;

(2) Việc phê chuẩn và các quy tắc vận hành chung cho các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.

(b) Phần này áp dụng cho các tổ chức được phê chuẩn và cá nhân làm việc cho các tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.

5.003 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 định nghĩa trong Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) **Giám đốc điều hành bảo dưỡng:** Là người quản lý có đủ quyền điều hành để đảm bảo rằng tất cả các công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng mà chủ sở hữu/Người khai thác tàu bay yêu cầu có thể được đảm bảo về mặt tài chính và thực hiện theo tiêu chuẩn áp dụng. Giám đốc điều hành bảo dưỡng có thể ủy quyền cho cá nhân khác trong tổ chức thực hiện các chức năng của mình, bằng văn bản, khi được Cục HKVN chấp thuận;

(2) **Dữ liệu được phê chuẩn:** Là các thông tin kỹ thuật do Cục HKVN phê chuẩn hoặc công nhận;

(3) **Vật phẩm:** Là một hạng mục bất kỳ, bao gồm nhưng không hạn chế tàu bay, thân cánh, động cơ, cánh quạt, thiết bị, phụ tùng, cụm lắp ráp, cụm lắp ráp phụ, hệ thống, hệ thống phụ, bộ phận, khối máy, hoặc chi tiết của các bộ phận đó;

(4) **Hiệu chuẩn:** Là một tập hợp các thao tác được thực hiện phù hợp với quy trình cụ thể được lập thành văn bản, để so sánh kết quả đo do thiết bị đo hoặc chuẩn thực hành đưa ra, nhằm mục đích phát hiện, thông báo hoặc loại trừ sai sót bằng điều chỉnh sai số trong thiết bị đo, chuẩn thực hành, hoặc thiết bị tàu bay được thử nghiệm;

(5) **Xác nhận đủ điều kiện bay:** Là lời cam kết về đủ điều kiện bay của tàu bay trong hồ sơ bảo dưỡng do nhân viên kỹ thuật được ủy quyền thực hiện sau khi thực hiện xong công việc đại tu, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay hoặc thiết bị tàu bay;

(6) **Có năng lực hàng không dân dụng:** Có trình độ kỹ thuật và kinh nghiệm quản lý thích hợp với vị trí công việc được phân công, được Cục HKVN chấp thuận;

(7) **Composite:** Là các loại vật liệu cấu trúc làm từ các chất, bao gồm nhưng không hạn chế gỗ, kim loại, gốm, chất dẻo, vật liệu sợi, graphit, bo, hoặc epoxy, với

các chất gia cường có thể ở dạng sợi mảnh, lá mỏng, bột, hoặc mảnh dăm của các vật liệu khác nhau;

(8) **Cơ sở hạ tầng:** Nhà máy, bao gồm cả đất đai, tòa nhà, có khả năng cung cấp các phương tiện, trang thiết bị cho việc thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến tàu bay, thiết bị tàu bay;

(9) **Nhà xưởng:** Các tòa nhà, hanga, và các cấu trúc khác để chứa các phương tiện, trang thiết bị và vật liệu của tổ chức bảo dưỡng, có khả năng:

(i) Cung cấp nơi làm việc để thực hiện công việc bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến mà tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn; hoặc

(ii) Cung cấp các cấu trúc để bảo vệ chắc chắn tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, cấu kiện, bộ phận, cụm lắp ráp trong quá trình phân rã, làm sạch, kiểm tra, sửa chữa, cải tiến, lắp ráp lại, thử nghiệm; và

(iii) Cung cấp chỗ bảo quản chắc chắn, ngăn cách rõ ràng và bảo vệ các phương tiện, trang thiết bị, vật liệu, các vật tư khác.

(10) **Kiểm tra:** Khảo sát tàu bay hoặc thiết bị tàu bay để xác định sự phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng;

(11) **Bảo dưỡng:** Là việc thực hiện các công việc theo yêu cầu để đảm bảo duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của tàu bay, bao gồm một hoặc tập hợp các dạng đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc, thực hiện cải tiến hoặc sửa chữa cấu trúc;

(12) **Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng:** Là tài liệu, được giám đốc bảo dưỡng ký cam kết, trong đó mô tả chi tiết tổ chức và trách nhiệm của bộ máy điều hành của tổ chức bảo dưỡng, phạm vi công việc, mô tả cơ sở hạ tầng, các quy trình bảo dưỡng và hệ thống kiểm tra, đảm bảo chất lượng;

(13) **Thiết bị đo kiểm:** Vật định cỡ được hiệu chuẩn, chuẩn; thiết bị thử nghiệm được sử dụng để thử nghiệm, đo, hoặc hiệu chuẩn thiết bị đo khác; thiết bị đo kiểm không được sử dụng để thử nghiệm, đo hoặc hiệu chuẩn thiết bị tàu bay;

(14) **Phạm vi hoạt động:** Quyền và giới hạn hoạt động được xác định trong Giấy chứng nhận của tổ chức được phê chuẩn;

(15) **Chuẩn cấp 1:** Là chuẩn được xác định và duy trì bởi cơ quan nhà nước chuyên ngành về đo lường và được sử dụng để hiệu chuẩn các chuẩn cấp 2;

(16) **Chuẩn tham chiếu:** Là chuẩn được sử dụng để duy trì các chuẩn thực hành;

(17) **Sửa chữa:** Là sự khôi phục tàu bay/thiết bị tàu bay đạt tình trạng làm việc bình thường phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng 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 thích hợp được sử dụng để cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay liên quan, sau khi chúng bị hư hỏng hoặc bị hao mòn;

(18) **Chuẩn cấp 2:** Là chuẩn được duy trì bằng so sánh với chuẩn cấp 1;

(19) **Chữ ký:** Là sự nhận dạng cá nhân duy nhất được sử dụng làm phương tiện xác nhận hồ sơ bảo dưỡng; chữ ký có thể được thực hiện bằng tay, điện tử, hoặc hình thức khác được Cục HKVN chấp thuận;

(20) **Bảo dưỡng chuyên dụng:** Là các dạng bảo dưỡng thông thường không do AMO thực hiện (ví dụ, đắp lốp máy bay, mạ điện…);

(21) **Chuẩn:** Vật thể, vật dụng, dụng cụ, thiết bị kiểm tra, hệ thống hoặc thiết bị lưu giữ, thể hiện hoặc bằng cách khác cung cấp số liệu vật lý có thể dùng làm cơ sở cho việc đo đạc số lượng; chuẩn cũng bao gồm tài liệu mô tả cách vận hành và quá trình sử dụng chuẩn để đạt được mục đích cuối cùng;

(22) **Dụng cụ, trang thiết bị kiểm tra:** Là các vật thể được AMO sử dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn trên tàu bay hoặc thiết bị tàu bay (xem thêm chuẩn thực hành);

(23) **Truy nguyên:** Đặc tính phả hệ của hệ thống hiệu chuẩn đạt được khi mỗi thiết bị đo kiểm hoặc chuẩn thực hành, được liên kết theo đúng thứ bậc với chuẩn quốc gia, được hiệu chuẩn và ghi chép đúng quy định. Hồ sơ cung cấp thông tin cần thiết để chứng tỏ tất cả các công việc hiệu chuẩn trong chuỗi hiệu chuẩn đã được thực hiện đúng quy định;

(24) **Truyền chuẩn:** Chuẩn bất kỳ được sử dụng để so sánh quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức với quá trình đo, hệ thống, hoặc thiết bị tại một vị trí hoặc mức khác;

(25) **Chuẩn thực hành:** Chuẩn đã được hiệu chuẩn, được sử dụng trong việc bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn nhằm mục đích tạo cơ sở cho việc chấp thuận sản phẩm hoặc khẳng định tính đủ điều kiện bay (xác nhận bảo dưỡng) cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay; chuẩn thực hành có thể được duy trì một cách thích hợp bằng cách so sánh với chuẩn cấp 1, chuẩn cấp 2, chuẩn tham chiếu hoặc truyền chuẩn; chuẩn thực hành không được sử dụng để thử nghiệm, đo đạc hoặc hiệu chuẩn chuẩn thực hành hoặc các thiết bị đo khác.

5.005 TỪ VIẾT TẮT

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

(1) AMO - Approved Maintenance Organization/Tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn;

(2) PMA - Part Manufacturing Approval/Giấy phép chế tạo thiết bị tàu bay;

(3) TSO - Technical Standard Order/Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với thiết bị tàu bay.

CHƯƠNG B. GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

5.010 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các quy định áp dụng cho Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.

5.013 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

(a) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO được Cục HKVN cấp cho tổ chức bảo dưỡng tàu bay sau khi tổ chức bảo dưỡng đó hoàn tất quá trình phê chuẩn ban đầu và chứng minh sự tuân thủ với các yêu cầu quy định tại Phần này.

5.015 GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN VÀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG

(a) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm hai tài liệu, cụ thể:

(1) Giấy chứng nhận phê chuẩn được in trên một trang có chữ ký xác nhận của Cục HKVN; và

(2) Tài liệu phạm vi hoạt động được in trên nhiều trang có chữ ký xác nhận của Cục HKVN và giám đốc điều hành bảo dưỡng, trên đó bao gồm các điều khoản, điều kiện, và các thẩm quyền.

(b) AMO không được thực hiện bất kỳ hoạt động bảo dưỡng nào khi không có Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng được cấp theo các quy định của Phần này hoặc vi phạm các điều khoản của Giấy chứng nhận đó.

(c) AMO chỉ được thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng đối với tàu bay, thân cánh tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị hoặc chi tiết của thiết bị theo đúng năng định và trong phạm vi hoạt động được phê chuẩn.

(d) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm:

(1) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn cấp cho AMO;

(2) Tên và địa điểm (trụ sở kinh doanh chính) của AMO;

(3) Ngày cấp và hạn hiệu lực;

(4) Năng định cấp cho AMO; và

(5) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN.

(e) Tài liệu phạm vi hoạt động của AMO sẽ bao gồm:

(1) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn cấp cho AMO;

(2) Phạm vi hoạt động được phê chuẩn, bao gồm cấp bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến sản phẩm cụ thể, năng định hạn chế, căn cứ bảo dưỡng, các phê chuẩn chuyên dụng và các giới hạn được cấp;

(3) Ngày cấp hoặc ngày sửa đổi;

(4) Chữ ký xác nhận của Cục HKVN và giám đốc điều hành bảo dưỡng của AMO.

5.017 NIÊM YẾT GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) AMO phải niêm yết Giấy chứng nhận phê chuẩn ở vị trí dễ nhìn thấy, dễ tiếp cận cho công chúng, trong trụ sở của mình.

5.020 THẨM QUYỀN CỦA AMO

(a) AMO được thực hiện các công việc sau đây trong phạm vi được phê chuẩn và phù hợp với các quy trình trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của mình:

(1) Bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay theo năng định tại địa điểm nêu rõ trên Giấy chứng nhận phê chuẩn;

(2) Bảo dưỡng tàu bay theo năng định tại địa điểm bất kỳ khi có nhu cầu do tàu bay bị hỏng;

(3) Cung cấp các dịch vụ bảo dưỡng được phê chuẩn theo phạm vi hoạt động của Giấy chứng nhận đối với Người khai thác tàu bay theo các quy trình đã được xác định trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(4) Cấp xác nhận bảo dưỡng hoặc Giấy chứng nhận cho phép khai thác theo các điểm (1), (2) và (3), khoản (a) của Điều này sau khi hoàn thành bảo dưỡng phù hợp với các giới hạn áp dụng cho AMO.

(b) AMO không được phép hợp đồng thuê dịch vụ bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến toàn bộ đối với các sản phẩm được cấp Giấy chứng nhận loại (tàu bay, động cơ, cánh quạt); không được phép cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác các sản phẩm sau khi thuê tổ chức khác thực hiện bảo dưỡng.

(c) AMO có thể thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến vật phẩm bất kỳ được phê chuẩn tại địa điểm khác căn cứ của mình, nếu:

(1) Công việc có thể sẽ được thực hiện như khi được thực hiện tại căn cứ của AMO và phù hợp với các yêu cầu của Phần này;

(2) Tất cả nhân sự, trang thiết bị, vật liệu cần thiết và/hoặc các tiêu chuẩn được phê chuẩn có đủ tại địa điểm sẽ thực hiện công việc; và

(3) Tài liệu giải trình tổ chức được phê chuẩn có các quy trình điều hành công việc sẽ được thực hiện tại địa điểm khác với căn cứ của AMO.

5.023 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI AMO

(a) AMO chỉ được thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được phê chuẩn, khi có đầy đủ cơ sở nhà xưởng, thiết bị, dụng cụ, các dữ liệu được phê chuẩn và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

5.025 MIỄN TRỪ CỦA CỤC HKVN

(a) Trên cơ sở cân nhắc các điều kiện cụ thể, Cục HKVN có thể cấp miễn trừ đối với việc thực hiện những yêu cầu cụ thể của Phần này, với điều kiện Cục HKVN xét thấy:

(1) Các điều kiện có lý do xác đáng cho việc miễn trừ; và

(2) Mức an toàn sẽ được duy trì tương đương với mức an toàn mà những yêu cầu xin cấp miễn trừ có thể mang lại.

(b) Cục HKVN cấp miễn trừ bằng văn bản;

(c) Cục HKVN có thể chấm dứt hiệu lực hoặc sửa đổi miễn trừ bất cứ lúc nào khi cần thiết;

(d) Yêu cầu miễn trừ phải trình bày đầy đủ các hoàn cảnh và lý do xác đáng để yêu cầu miễn trừ, chứng minh mức an toàn sẽ được duy trì tương đương với mức an toàn mà những yêu cầu xin cấp miễn trừ có thể mang lại;

(e) AMO được Cục HKVN cấp miễn trừ phải có các phương tiện để thông báo cho bộ máy điều hành, đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên kỹ thuật liên quan về miễn trừ được cấp, bao gồm cả nội dung miễn trừ, hạn hiệu lực hoặc sửa đổi.

CHƯƠNG C. PHÊ CHUẨN

5.030 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu tổng quát áp dụng cho việc phê chuẩn AMO.

5.033 ĐƠN ĐỀ NGHỊ PHÊ CHUẨN

(a) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bao gồm:

(1) Đơn đề nghị phê chuẩn làm theo mẫu;

(2) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(3) Liệt kê các công việc bảo dưỡng dự kiến hợp đồng thuê AMO khác thực hiện;

(4) Liệt kê tất cả các Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO và năng định được cấp bởi các nhà chức trách hàng không nước ngoài;

(5) Thông tin bổ sung bất kỳ mà Cục HKVN yêu cầu.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.033 về quy định mẫu đơn đề nghị phê chuẩn AMO.

(b) Người làm đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp đến Cục HKVN hoặc qua đường bưu điện. Ngoại trừ đơn đề nghị phải là bản gốc, các tài liệu khác có thể là bản sao.

(c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức AMO.

(e) Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra, Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu quy định tại Phần này, hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

5.035 CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) Tổ chức bảo dưỡng được cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn, nếu sau khi kiểm tra đánh giá, Cục HKVN nhận thấy tổ chức đó:

(1) Đáp ứng các yêu cầu và tiêu chuẩn áp dụng cho AMO; và

(2) Có hệ thống tổ chức, tài liệu, nhân lực, thiết bị, phương tiện đầy đủ và thích hợp để thực hiện bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay mà tổ chức đề nghị phê chuẩn.

5.037 HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho tổ chức bảo dưỡng có hiệu lực 12 tháng kể từ ngày cấp, trừ khi:

(1) AMO từ bỏ Giấy chứng nhận; hoặc

(2) Cục HKVN có quyết định đình chỉ hoặc thu hồi.

(b) Người sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn đã hết hạn, tự từ bỏ, bị Cục HKVN tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải hoàn trả Giấy chứng nhận phê chuẩn cùng với phạm vi phê chuẩn về Cục HKVN;

(c) AMO đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN. Cục HKVN xem xét quyết định gia hạn Giấy chứng nhận trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, có nêu rõ lý do;

(d) AMO đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải nộp đơn đề nghị gửi Cục HKVN, kèm theo các sửa đổi đối với tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng. Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày nhận được đơn đề nghị, Cục HKVN xem xét sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

(e) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bị Cục HKVN đình chỉ hoặc thu hồi trong trường hợp AMO vi phạm phạm vi hoạt động được phê chuẩn, không bảo đảm các điều kiện duy trì Giấy chứng nhận hoặc không bảo đảm an toàn, an ninh hàng không đối với hoạt động được phê chuẩn.

5.040 NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

(a) Các năng định sau được cấp theo Phần này trên Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO:

(1) Các năng định thân cánh: Năng định tàu bay cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến tàu bay, bao gồm công việc trên hệ thống tạo lực của tàu bay tới mức, nhưng không bao gồm, đại tu theo định nghĩa thuật ngữ này tại Phần 5, theo các cấp sau:

(i) Cấp 1: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 5700kg;

(ii) Cấp 2: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg đến, và bao gồm, 34200kg;

(iii) Cấp 3: Tàu bay (ngoại trừ máy bay trực thăng và tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 34200kg;

(iv) Cấp 4: Máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 2736kg;

(v) Cấp 5: Máy bay trực thăng (ngoại trừ máy bay trực thăng chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite) có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 2736kg;

(vi) Cấp 6: Tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn bằng hoặc nhỏ hơn 5700kg;

(vii) Cấp 7: Tàu bay chủ yếu được chế tạo từ vật liệu composite có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg.

(2) Các năng định về hệ thống sinh lực: Năng định hệ thống sinh lực cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến hệ thống sinh lực, theo các cấp sau:

(i) Cấp 1: Động cơ pit-tông;

(ii) Cấp 2: Động cơ tuốc-bin cánh quạt và động cơ tuốc-bin trục dẫn;

(iii) Cấp 3: Động cơ tuốc-bin quạt nén và động cơ tuốc-bin phản lực.

(3) Các năng định cánh quạt: Năng định cánh quạt cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến cánh quạt theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Cánh quạt có biến cự (góc xoay của lá cánh quạt) cố định và biến cự thay đổi ở mặt đất;

(ii) Cấp 2: Cánh quạt có biến cự thay đổi.

(4) Các năng định điện - điện tử: Năng định bộ môn cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến thiết bị điện - điện tử theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Thiết bị thông tin liên lạc: Các thiết bị phát hoặc thiết bị thu phát sóng vô tuyến, hoặc cả thu và phát, sử dụng trên tàu bay để phát hoặc thu thông tin liên lạc, không phụ thuộc tần số mang hoặc loại điều biến được sử dụng; bao gồm các hệ thống phụ trợ và liên quan đến thông báo nội bộ trên tàu bay, các hệ thống khuếch đại, các thiết bị điện hoặc điện tử liên lạc giữa các thành viên tổ bay, các thiết bị tương tự, nhưng không bao gồm thiết bị sử dụng để dẫn đường tàu bay hoặc phụ trợ dẫn đường, thiết bị đo độ cao hoặc khoảng cách tới địa hình, các thiết bị đo khác vận hành theo nguyên lý vô tuyến hoặc rađa, hoặc các đồng hồ điện tử, đồng hồ con quay, đồng hồ điện, hoặc đồng hồ cơ, là một phần của các thiết bị thông tin điện - điện tử;

(ii) Cấp 2: Thiết bị dẫn đường: Các hệ thống điện - điện tử sử dụng trên tàu bay trong dẫn đường đường dài và tiếp cận hạ cánh, ngoại trừ thiết bị hoạt động theo các nguyên lý tần số ra-đa hoặc xung vô tuyến, nhưng không bao gồm thiết bị đo độ cao

hoặc độ cao địa hình hoặc thiết bị đo khoảng cách tới địa hình hoạt động theo nguyên lý tần số xung vô tuyến;

(iii) Cấp 3: Thiết bị xung: Các hệ thống điện tử vận hành theo nguyên lý tần số xung vô tuyến.

(5) Các năng định máy tính: Năng định hệ thống máy tính cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các hệ thống máy tính số và bộ phận hợp thành của chúng, mà có chức năng nhận dữ liệu bên ngoài, xử lý các dữ liệu đó, truyền dẫn và thể hiện các dữ liệu đã được xử lý, theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Các hệ thống máy tính của tàu bay;

(ii) Cấp 2: Các hệ thống máy tính của hệ thống sinh lực;

(iii) Cấp 3: Các hệ thống máy tính avionic.

(6) Các năng định đồng hồ: Năng định đồng hồ cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các đồng hồ, theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Đồng hồ cơ: Các đồng hồ hộp màng, ống bourdon, hộp màng, quang học, quay ly tâm bằng cơ học, được sử dụng trên tàu bay hoặc để vận hành tàu bay, bao gồm các đồng hồ tốc độ vòng quay, đồng hồ tốc độ bay, đồng hồ đo áp suất, đồng hồ đo góc dạt, la bàn từ, đồng hồ đo độ cao, hoặc các đồng hồ cơ học tương tự;

(ii) Cấp 2: Đồng hồ điện: Các đồng hồ và hệ thống tự đồng bộ và chỉ thị điện, bao gồm các đồng hồ chỉ thị từ xa, đồng hồ đo nhiệt độ đầu xilanh, hoặc các đồng hồ điện tương tự;

(iii) Cấp 3: Đồng hồ con quay: Các đồng hồ hoặc hệ thống sử dụng nguyên lý con quay và được kích hoạt bằng khí nén hoặc năng lượng điện, bao gồm các khối điều khiển tự động lái, chỉ thị góc nghiêng và góc quay, đồng hồ hướng, la bàn con quay, và các phần hợp thành của chúng;

(iv) Cấp 4: Đồng hồ điện tử: Các đồng hồ mà sự hoạt động phụ thuộc vào ống phóng điện tử, transistor, hoặc các thiết bị tương tự, bao gồm các đồng hồ đo kiểu tụ điện, các hệ thống khuếch đại, và thiết bị kiểm tra động cơ.

(7) Các năng định phụ: Năng định phụ cho phép AMO thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến các thiết bị phụ, theo các cấp sau đây:

(i) Cấp 1: Cơ học: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào ma sát, thủy lực, liên kết cơ học, hoặc khí nén;

(ii) Cấp 2: Điện: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào năng lượng điện;

(iii) Cấp 3: Điện tử: Các thiết bị mà sự vận hành phụ thuộc vào việc sử dụng ống phóng điện tử, bán dẫn, tia lazer, sợi quang, bán dẫn, mạch tổ hợp, ống chân không, hoặc các công tắc điện tử;

(iv) Cấp 4: Động cơ phụ (APU) có thể được lắp đặt trên tàu bay như một khối máy nội tại để trợ giúp động cơ chính trong việc cung cấp khí nén, thủy lực hoặc điện.

5.043 CÁC NĂNG ĐỊNH HẠN CHẾ CỦA AMO

(a) Khi có lý do xác đáng, Cục HKVN có thể cấp năng định hạn chế cho AMO thực hiện bảo dưỡng hoặc cải tiến chỉ một loại thân cánh, hệ thống sinh lực, cánh quạt, vô tuyến, đồng hồ, thiết bị phụ cụ thể hoặc một phần của chúng, hoặc chỉ thực hiện bảo dưỡng chuyên dụng yêu cầu thiết bị và kỹ năng thông thường không có trong phạm vi hoạt động của AMO. Năng định như vậy có thể hạn chế cho loại tàu bay, động cơ, hoặc phần hợp thành, hoặc cho một số phần do một nhà sản xuất cụ thể chế tạo.

(b) Năng định hạn chế được cấp cho:

(1) Tàu bay;

(2) Thân cánh;

(3) Hệ thống sinh lực;

(4) Cánh quạt;

(5) Thiết bị điện - điện tử;

(6) Các hệ thống máy tính;

(7) Đồng hồ;

(8) Các thiết bị phụ;

(9) Cho mục đích khác, khi Cục HKVN cho rằng yêu cầu của AMO là thích hợp.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.043 để có thêm thông tin liên quan đến các yêu cầu mở rộng năng định AMO.

(c) Năng định dịch vụ chuyên dụng: Năng định dịch vụ chuyên dụng có thể được cấp cho tổ chức bảo dưỡng để thực hiện một công việc hoặc công đoạn bảo dưỡng cụ thể. Trong trường hợp đó, phạm vi hoạt động của tổ chức bảo dưỡng phải chỉ rõ tiêu chuẩn áp dụng cho năng định dịch vụ chuyên dụng đó. Tiêu chuẩn có thể là:

(1) Tiêu chuẩn dân sự hoặc quân sự hiện đang được các tổ chức liên quan áp dụng và được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc

(2) Tiêu chuẩn do tổ chức bảo dưỡng xây dựng và được Cục HKVN phê chuẩn.

CHƯƠNG D. GIÁM SÁT SỰ TUÂN THỦ

5.050 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung được áp dụng cho việc duy trì hiệu lực Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.

5.053 KIỂM TRA VÀ KHẢO SÁT

(a) Cục HKVN có thể kiểm tra đột xuất cơ sở của AMO và cơ sở bảo dưỡng bất kỳ theo hợp đồng của AMO để xác định việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

(b) Trong hợp đồng bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến với nhà thầu phải có quy định về việc Cục HKVN kiểm tra nhà thầu.

(c) AMO và đội ngũ nhân viên không được cản trở đại diện của Cục HKVN tiếp cận một cách không hạn chế tất cả các vị trí, thiết bị, hồ sơ và nhân viên, công việc bảo dưỡng đang diễn ra trong quá trình kiểm tra, giám sát..

(d) Hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn phụ thuộc vào việc AMO duy trì sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

5.055 DUY TRÌ SỰ TUÂN THỦ

(a) AMO không được cung cấp dịch vụ bảo dưỡng với tư cách AMO, trừ khi đội ngũ nhân viên, cơ sở hạ tầng, thiết bị và dữ liệu được phê chuẩn liên tục đáp ứng các yêu cầu và tiêu chuẩn nêu trong phạm vi phê chuẩn của tổ chức.

5.057 CHẤT LƯỢNG BẢO DƯỠNG

(a) AMO phải cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho khách hàng với mức độ năng lực cao nhất có thể.

5.063 DUY TRÌ HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

(a) Ngoại trừ trường hợp Giấy chứng nhận phê chuẩn bị từ bỏ, tạm thu hồi, đình chỉ hoặc hết hạn hiệu lực, hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn phụ thuộc vào việc:

(1) AMO duy trì việc tuân thủ các yêu cầu của Phần này; và

(2) Cục HKVN được quyền tiếp cận cơ sở của tổ chức để xác định sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này; và

(3) AMO thanh toán các khoản phí và lệ phí theo quy định.

(b) Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO bị từ bỏ, tạm đình chỉ hoặc thu hồi phải được trả về Cục HKVN.

5.065 SỰ THAY ĐỔI CỦA AMO VÀ SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN

(a) Để Cục HKVN xác định sự tuân thủ các yêu cầu của Phần này, AMO phải gửi công văn thông báo cho Cục HKVN về các thay đổi sau:

(1) Tên tổ chức;

(2) Chủ sở hữu;

(3) Địa điểm, căn cứ bảo dưỡng được phê chuẩn;

(4) Các địa điểm bổ sung của tổ chức;

(5) Nhà xưởng, cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, dụng cụ, vật liệu, các quy trình, phạm vi công việc, đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng ảnh hưởng đến năng định phê chuẩn;

(6) Năng định do nhà chức trách nước ngoài cấp cho AMO;

(7) Giám đốc điều hành;

(8) Danh sách cán bộ điều hành được quy định phải liệt kê trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

(b) Cục HKVN sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày AMO thông báo các thay đổi nêu tại các (1), (2), (3, (4), (5), (7) và (8) khoản (a) của Điều này.

(c) Cục HKVN cấp số đăng ký mới cho Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO sửa đổi khi sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO vì lý do thay đổi chủ sở hữu của AMO.

(d) Cục HKVN có thể quy định bằng văn bản điều kiện, theo đó AMO có thể tiếp tục hoạt động trong bất kỳ khoảng thời gian nào trong quá trình thực hiện áp dụng các thay đổi được nêu tại khoản (b).

(e) Cục HKVN có thể trì hoãn việc cấp Giấy chứng nhận AMO trong trường hợp có dấu hiệu chưa đủ điều kiện để cấp và phải thông báo bằng văn bản cho AMO về lý do của sự trì hoãn đó.

(f) Cục HKVN có thể đình chỉ hiệu lực của Giấy chứng nhận phê chuẩn nếu AMO không thực hiện thông báo các thay đổi trên cho Cục HKVN.

5.067 KẾ HOẠCH SẢN XUẤT

(a) AMO phải có hệ thống lập kế hoạch về nhân lực, dụng cụ, thiết bị, vật liệu, dữ liệu bảo dưỡng và hanga để đảm bảo hoàn thành công việc bảo dưỡng một cách an toàn, phù hợp với khối lượng và mức độ phức tạp của công việc bảo dưỡng.

(b) Việc phân phiếu công việc và tổ chức ca kíp làm việc phải tính đến giới hạn khả năng con người.

(c) Khi có sự đổi ca thực hiện công việc bảo dưỡng, các thông tin liên quan phải được trao đổi một cách thích hợp giữa nhân viên hai ca để đảm bảo việc bàn giao các thông tin liên quan đến bảo dưỡng tàu bay.

5.070 GIA HẠN GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN AMO

(a) AMO phải đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn 30 ngày trước ngày hết hạn của Giấy chứng nhận phê chuẩn.

(b) Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải bao gồm:

(1) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định;

(2) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(3) Báo cáo liệt kê các công việc bảo dưỡng đã thực hiện cho tàu bay quốc tịch Việt Nam;

(4) Thông tin bổ sung bất kỳ mà Cục HKVN yêu cầu.

(c) Người làm đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO phải gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO. Ngoại trừ đơn đề nghị phải là bản gốc, các tài liệu khác là bản sao.

(d) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

(e) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức AMO.

(f) Trong thời hạn 20 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO nếu thấy rằng đội ngũ nhân viên, cơ sở nhà xưởng, hồ sơ, năng lực bảo dưỡng và chất lượng công việc đã thực hiện đáp ứng các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối gia hạn bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

CHƯƠNG E. ĐIỀU HÀNH

5.080 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung áp dụng cho việc điều hành thường xuyên AMO.

5.083 BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH CỦA AMO

(a) AMO phải có giám đốc điều hành, người có đủ quyền điều hành để đảm bảo tổ chức tuân thủ các yêu cầu đối với AMO và được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Khi thực hiện các công việc bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải có đủ bộ máy điều hành được đào tạo, với năng lực về hàng không dân dụng cho các vị trí sau:

(1) Quản lý bảo dưỡng nội trường;

(2) Quản lý bảo dưỡng ngoại trường;

(3) Quản lý xưởng bảo dưỡng thiết bị;

(4) Quản lý đảm bảo chất lượng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.083 về trách nhiệm của bộ máy điều hành.

Ghi chú: "Năng lực về hàng không dân dụng" có nghĩa là cá nhân phải có kiến thức kỹ thuật và kinh nghiệm quản lý được Cục HKVN chấp thuận cho chức vụ.

(c) Cục HKVN có thể phê chuẩn các chức vụ và số lượng chức vụ khác với các chức vụ được liệt kê ở trên, nếu AMO có thể chứng minh rằng tổ chức có thể vận hành với mức an toàn cao nhất dưới sự điều hành của bộ máy điều hành theo đề nghị, do:

(1) Bản chất công việc bảo dưỡng;

(2) Số lượng, kiểu loại tàu bay và thiết bị tàu bay được bảo dưỡng; và

(3) Mức độ phức tạp của hoạt động bảo dưỡng.

5.085 QUẢNG CÁO

(a) Tổ chức bảo dưỡng không được quảng cáo là AMO trước khi được cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn.

(b) Tổ chức AMO không được phép công bố các thông tin sai lệch về tổ chức của mình hoặc các thông tin nhằm cố tình gây ra sự hiểu sai của công luận về AMO.

(c) Khi hoạt động quảng cáo thể hiện tổ chức đã được phê chuẩn, phải nêu rõ số Giấy chứng nhận phê chuẩn mà tổ chức được cấp.

5.087 TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

(a) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng phải được cung cấp cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng liên quan sử dụng.

(b) Tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo tài liệu giải trình được sửa đổi khi cần thiết để các nội dung được cập nhật.

(c) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các sửa đổi tiếp theo phải được Cục HKVN phê chuẩn trước khi đưa vào sử dụng.

(d) Tài liệu giải trình và các sửa đổi phải được cung cấp kịp thời cho tất cả các tổ chức và cá nhân thực hiện các chức năng thuộc phạm vi áp dụng của tài liệu.

(e) Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng phải nêu rõ phạm vi công việc của AMO, các yêu cầu liên quan để được phê chuẩn việc cấp xác nhận bảo dưỡng cho tàu bay và các thiết bị tàu bay.

(f) Tài liệu giải trình tổ chức và các tài liệu hướng dẫn khác được xác định trong tài liệu giải trình tổ chức phải:

(1) Bao gồm các chỉ dẫn và thông tin cần thiết để cho phép đội ngũ nhân viên liên quan thực hiện các chức trách nhiệm vụ của mình với mức an toàn cao;

(2) Được xây dựng ở dạng dễ sửa đổi và bao gồm hệ thống cho phép đội ngũ nhân viên xác định tình trạng hiện hành của tài liệu;

(3) Có ngày tháng năm sửa đổi cuối cùng in trên mỗi trang có sửa đổi;

(4) Không trái với quy chế này, hướng dẫn thực hiện quy chế hoặc phạm vi phê chuẩn của AMO; và

(5) Bao gồm các tham chiếu tới các quy chế hàng không liên quan.

Ghi chú: Phụ lục 1 Điều 5.087 về nội dung của Tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

Phụ lục 2 Điều 5.087 quy định trình tự, thủ tục sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay của Người khai thác

5.090 CÁC QUY TRÌNH BẢO DƯỠNG VÀ HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG ĐỘC LẬP

(a) AMO phải xây dựng các quy trình được Cục HKVN chấp thuận, để đảm bảo thực hành bảo dưỡng tốt và tuân thủ các yêu cầu liên quan trong các hướng dẫn thực hiện quy chế, sao cho tàu bay và các thiết bị tàu bay có thể được bảo dưỡng một cách hoàn hảo trước khi cho phép khai thác.

(b) AMO phải xây dựng hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập, được Cục HKVN chấp thuận, để giám sát sự phù hợp của các quy trình và sự tuân thủ các quy trình đó;

hệ thống kiểm tra để đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng được thực hiện một cách hoàn hảo, tuân thủ quy định về bảo đảm an toàn.

Ghi chú: Hệ thống đảm bảo chất lượng có thể là hệ thống chất lượng độc lập dưới sự kiểm soát của giám đốc chất lượng, người đánh giá các quy trình bảo dưỡng và tính chính xác của quá trình bảo đảm an toàn tương đương.

(c) Hệ thống đảm bảo chất lượng phải có quy trình để AMO thực hiện đánh giá lần đầu và đánh giá định kỳ đội ngũ nhân viên thực hiện các công việc bảo dưỡng.

(d) Việc giám sát sự tuân thủ bao gồm hệ thống thông tin phản hồi tới bộ máy điều hành, hệ thống đảm bảo chất lượng và giám đốc điều hành, để đảm bảo có các hành động khắc phục đối với các khiếm khuyết được phát hiện.

(e) Các quy trình bảo dưỡng phải bao trùm tất cả các khía cạnh của hoạt động bảo dưỡng và mô tả các tiêu chuẩn mà AMO sẽ tuân theo, bao gồm cả thiết kế tàu bay/thiết bị tàu bay, các tiêu chuẩn của AMO và Người khai thác tàu bay.

(f) Các quy trình bảo dưỡng phải tuân thủ các quy định và giới hạn của Phần này.

(g) Hệ thống đảm bảo chất lượng phải có đủ nhân sự để đánh giá tất cả các quy trình bảo dưỡng, theo định kỳ hàng năm cho từng loại tàu bay được bảo dưỡng, như mô tả trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng, theo chương trình được phê chuẩn.

(h) Hệ thống đảm bảo chất lượng của AMO phải chỉ rõ thời hạn tiến hành đánh giá, thời điểm kết thúc, và phải tổ chức hệ thống lưu giữ hồ sơ đánh giá, để có thể trình Cục HKVN khi được yêu cầu. Hệ thống đánh giá chất lượng phải có các phương tiện để các báo cáo đánh giá chất lượng, trong đó có quan sát về những sự không phù hợp hoặc tiêu chuẩn thấp được báo cáo cho giám đốc điều hành.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.090 để có các yêu cầu của hệ thống đảm bảo chất lượng.

5.093 GIẢI TRÌNH NĂNG LỰC

(a) AMO phải xây dựng và lưu giữ tài liệu giải trình năng lực được Cục HKVN phê chuẩn. Tổ chức bảo dưỡng không được thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, hoặc cải tiến vật phẩm hàng không cho đến khi vật phẩm đó được liệt kê trong tài liệu giải trình năng lực theo yêu cầu của Phần này.

(b) Tài liệu giải trình năng lực phải chỉ rõ kiểu, loại, số quy cách hoặc tên gọi khác của nhà sản xuất vật phẩm.

(c) Vật phẩm chỉ có thể được liệt kê trong tài liệu giải trình năng lực nếu thuộc năng định và cấp đã được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng, và chỉ sau khi tổ chức bảo dưỡng đã thực hiện tự đánh giá theo quy định của Phần này.

(1) Tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện tự đánh giá năng lực để thực hiện bảo dưỡng vật phẩm theo quy định của Điều này nhằm đảm bảo sự đầy đủ về cơ sở nhà

xưởng, trang thiết bị, vật liệu, dữ liệu bảo dưỡng, các quy trình, đội ngũ nhân viên được đào tạo để thực hiện công việc bảo dưỡng vật phẩm theo yêu cầu của Phần này;

(2) Nếu tổ chức bảo dưỡng xác định có đủ năng lực, thì có thể đưa vật phẩm vào tài liệu giải trình năng lực.

(d) Hồ sơ đánh giá nêu tại khoản (c) của Điều này phải được ký bởi giám đốc điều hành và phải được AMO lưu giữ.

(e) Khi liệt kê vật phẩm bổ sung vào tài liệu giải trình năng lực của mình, tổ chức bảo dưỡng gửi một bản sao cho Cục HKVN.

(f) Tài liệu giải trình năng lực phải luôn có đủ để công chúng và Cục HKVN kiểm tra.

(g) Hồ sơ tự đánh giá phải có đầy đủ để Cục HKVN kiểm tra.

(h) AMO phải lưu giữ tài liệu giải trình năng lực và hồ sơ tự đánh giá 24 tháng kể từ ngày giám đốc điều hành chấp thuận chúng.

5.095 YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO

(a) AMO phải bổ nhiệm nhân sự cho bộ máy điều hành được Cục HKVN chấp thuận. Trong trách nhiệm của những người này có việc đảm bảo cho AMO tuân thủ các yêu cầu của Phần này.

(b) Việc bổ nhiệm nhân sự vào các chức vụ điều hành phải thể hiện được cơ cấu điều hành của AMO, và phải bảo đảm tất cả các chức năng của AMO nêu tại Phần này.

(c) Các cán bộ điều hành phải chịu trách nhiệm trực tiếp trước giám đốc điều hành.

(d) AMO phải có đủ nhân sự để lập kế hoạch, thực hiện, giám sát và kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp với phê chuẩn.

(e) Năng lực của đội ngũ nhân viên tham gia bảo dưỡng phải được đánh giá theo quy trình và tiêu chuẩn được Cục HKVN chấp thuận.

(f) Nhân viên ký xác nhận bảo dưỡng hoặc Giấy chứng nhận cho phép khai thác phải được đánh giá theo các yêu cầu của Phần 4 và Phần 7, căn cứ theo công việc thực hiện và được Cục HKVN chấp thuận.

(g) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và ký xác nhận bảo dưỡng phải đáp ứng các yêu cầu về phân loại, được đào tạo ban đầu và đào tạo lại theo các nhiệm vụ và trách nhiệm được phân công, phù hợp với chương trình được Cục HKVN chấp thuận.

(h) Chương trình đào tạo do AMO xây dựng phải bao gồm đào tạo kiến thức và kỹ năng liên quan đến yếu tố và khả năng con người, bao gồm hiệp đồng với nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.095 để biết các yêu cầu chi tiết về lập kế hoạch nhân lực

5.097 HỒ SƠ ĐỘI NGŨ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) AMO phải có danh sách đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng, trong đó bao gồm chi tiết về phạm vi được ủy quyền của họ.

(b) Đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thông báo rõ bằng văn bản phạm vi được ủy quyền của họ.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.097 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

5.100 CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN

(a) AMO phải có chương trình an toàn được Cục HKVN chấp thuận.

(b) Chương trình an toàn phải xác lập hệ thống điều hành an toàn mà tối thiểu phải thực hiện được các nhiệm vụ sau đây:

(1) Xác định được các rủi ro uy hiếp an toàn;

(2) Đảm bảo các hành động khắc phục cần thiết để duy trì mức an toàn có thể chấp thuận được thực hiện;

(3) Giám sát liên tục và đánh giá thường xuyên mức an toàn đạt được; và

(4) Đặt ra mục tiêu thường xuyên nâng cao mức an toàn chung.

(c) Hệ thống điều hành an toàn của AMO phải xác định rõ các ranh giới về trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức bảo dưỡng, bao gồm cả trách nhiệm trực tiếp về an toàn của bộ máy điều hành cao nhất.

CHƯƠNG F. HỒ SƠ BẢO DƯỠNG

5.110 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung áp dụng đối với hồ sơ bảo dưỡng của AMO.

5.113 TỔNG QUÁT

(a) AMO phải lập hồ sơ chi tiết cho tất cả công việc bảo dưỡng được thực hiện theo cách thức và mẫu biểu được Cục HKVN chấp thuận.

(b) AMO phải cung cấp một bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác cho Người khai thác tàu bay, bao gồm:

(1) Tham chiếu tới dữ liệu bảo dưỡng được sử dụng cho công việc bảo dưỡng đó;

(2) Một bản sao của dữ liệu bảo dưỡng liên quan trong trường hợp sửa chữa lớn hoặc cải tiến kỹ thuật.

(c) AMO phải lưu giữ chi tiết hồ sơ bảo dưỡng để thể hiện tất cả các yêu cầu về ký Giấy chứng nhận cho phép khai thác đã được đáp ứng.

(d) Các hồ sơ bảo dưỡng, các dữ liệu được phê chuẩn, phải được lưu giữ 24 tháng tính từ ngày tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được AMO cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác.

Ghi chú: Nếu Người khai thác tàu bay thuê AMO lưu giữ các Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay và các dữ liệu được phê chuẩn liên quan, thì thời hạn lưu giữ phải đáp ứng các yêu cầu về lưu giữ hồ sơ tại Phần 4.

5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN

(a) Người thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo (rebuild), hoặc cải tiến tàu bay/thiết bị tàu bay, phải lập hồ sơ bảo dưỡng của thiết bị đó, bao gồm:

(1) Mô tả công việc thực hiện và tham chiếu dữ liệu;

(2) Ngày tháng năm hoàn thành công việc;

(3) Họ tên người thực hiện công việc, nếu không phải là người được chỉ rõ trong khoản này;

(4) Chữ ký, số Giấy chứng nhận phê chuẩn, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn công việc, nếu công việc thực hiện trên tàu bay/thiết bị tàu bay đạt yêu cầu;

(5) Chữ ký của người được ủy quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị phụ, bộ phận cấu thành hoặc một phần của chúng;

(6) Chữ ký là một phần của xác nhận bảo dưỡng chỉ cho công việc được thực hiện;

(7) Ngoài các nội dung phải đưa vào hồ sơ bảo dưỡng theo yêu cầu của mục này, các cải tiến lớn và sửa chữa lớn phải được lập hồ sơ theo mẫu do Cục HKVN quy định.

5.117 LẬP HỒ SƠ ĐẠI TU

(a) Không người nào được lập hồ sơ đại tu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, nếu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay không được:

(1) Phân rã, làm sạch, kiểm tra như cho phép, sửa chữa theo yêu cầu, lắp ráp lại, bằng các phương pháp, kỹ thuật, thực hành được Cục HKVN chấp thuận; và

(2) Thử nghiệm 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.

Ghi chú: Xem định nghĩa đại tu tại Phần 4.

5.120 LẬP HỒ SƠ TÂN TẠO

(a) Không người nào được lập hồ sơ tân tạo tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, nếu tàu bay hoặc thiết bị tàu bay không được:

(1) Phân rã, làm sạch, kiểm tra như cho phép;

(2) Sửa chữa theo yêu cầu; và

(3) Lắp ráp lại, và thử nghiệm đạt các dung sai và giới hạn như mới, hoặc phê chuẩn tăng hoặc giảm kích thước.

Ghi chú: Xem định nghĩa tân tạo tại Phần 4.

5.123 LẬP HỒ SƠ XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Không người nào được phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được bảo dưỡng, trừ khi:

(1) Các hồ sơ bảo dưỡng đã được lập xong;

(2) Hồ sơ sửa chữa hoặc cải tiến làm theo mẫu do Cục HKVN phê chuẩn hoặc cung cấp đã được lập hoàn chỉnh theo quy định.

(b) Nếu sửa chữa hoặc cải tiến ảnh hưởng đến các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay cho trong tài liệu hướng dẫn bay (AFM) được phê chuẩn, thì các giới hạn hoặc dữ liệu bay đó phải được sửa đổi một cách thích hợp và đưa vào áp dụng theo quy định.

5.125 HỒ SƠ BẢO DƯỠNG CHO CÔNG VIỆC KIỂM TRA

(a) Nhân viên ký cho phép/hoặc không cho phép tàu bay, thiết bị tàu bay vào khai thác sau khi thực hiện công việc kiểm tra theo các quy định của Phần này, phải ghi chép vào hồ sơ bảo dưỡng cho công việc kiểm tra với các thông tin sau:

(1) Loại hình kiểm tra và mô tả vắn tắt mức độ kiểm tra;

(2) Ngày tháng năm thực hiện công việc kiểm tra, giờ bay từ đầu và số lần hạ cánh tổng cộng của tàu bay; và

(3) Chữ ký được ủy quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị, bộ phận cấu thành, hoặc một phần của chúng;

(4) Nếu tàu bay được kết luận là đủ điều kiện bay và được phê chuẩn cho phép khai thác, thì đưa ra lời cam kết sau đây, hoặc tương tự: Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra phù hợp với (dạng kiểm tra) và được kết luận là ở trong tình trạng đủ điều kiện bay;

(5) Nếu tàu bay không được phê chuẩn cho phép khai thác vì cần bảo dưỡng thêm, hoặc không phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác, thì đưa ra lời cam kết sau đây, hoặc tương tự: Tôi xác nhận rằng tàu bay này đã được kiểm tra phù hợp với (dạng kiểm tra) và danh mục các khiếm khuyết và các hạng mục không đủ điều kiện bay (ghi rõ ngày tháng năm) được cung cấp cho chủ sở hữu hoặc Người khai thác tàu bay; và

(6) Nếu kiểm tra được thực hiện theo chương trình kiểm tra được cung cấp trong Phần 4, thì hồ sơ phải chỉ rõ chương trình kiểm tra được thực hiện và bao gồm cam kết rằng kiểm tra đã được thực hiện phù hợp với nội dung và các quy trình của chương trình đó.

5.127 DANH MỤC CÁC KHIẾM KHUYẾT

(a) Nếu người thực hiện kiểm tra yêu cầu theo Phần này cho rằng tàu bay không đủ điều kiện bay hoặc không đáp ứng dữ liệu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại áp dụng, các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, hoặc các dữ liệu được phê chuẩn khác, thì người đó phải cung cấp cho chủ sở hữu hoặc người thuê tàu bay danh mục, với chữ ký, các khiếm khuyết đó.

CHƯƠNG G. CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG, TRANG THIẾT BỊ VÀ DỮ LIỆU

5.130 ÁP DỤNG

(a) Chương này đưa ra các yêu cầu chung áp dụng cho cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị và dữ liệu của AMO.

5.133 TỔNG QUÁT

(a) AMO phải có đầy đủ đội ngũ nhân viên, cơ sở nhà xưởng, trang thiết bị, vật liệu về số lượng và chất lượng đáp ứng các tiêu chuẩn yêu cầu cho việc cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn và năng định của tổ chức bảo dưỡng.

5.135 YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

(a) Cơ sở nhà xưởng phải thích hợp cho tất cả công việc theo kế hoạch để đảm bảo không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố thời tiết.

(b) Môi trường làm việc phải thích hợp cho các công việc được thực hiện và không được ảnh hưởng đến hiệu suất làm việc của đội ngũ nhân viên.

(c) Văn phòng làm việc phải phù hợp cho bộ máy điều hành, các bộ phận đảm bảo chất lượng, lập kế hoạch, kỹ thuật và thống kê kỹ thuật.

(d) Các xưởng chuyên dụng phải được ngăn cách với các khoang (bay) của hanga, một cách thích hợp, để đảm bảo môi trường làm việc và không xảy ra ô nhiễm khu vực làm việc.

(e) Phải có kho bảo quản trang thiết bị, dụng cụ, thiết bị tàu bay và vật liệu.

(f) Điều kiện bảo quản phải đảm bảo an toàn cho các thiết bị dùng được, ngăn cách thiết bị dùng được với thiết bị không dùng được, phòng ngừa sự suy giảm chất lượng và hư hỏng của thiết bị bảo quản trong kho.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.135 để biết chi tiết các yêu cầu về cơ sở nhà xưởng.

5.137 TRANG THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

(a) AMO phải có đầy đủ trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu cần thiết để thực hiện các công việc được phê chuẩn. Trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu phải được AMO kiểm soát hoàn toàn. "Phải có đầy đủ" trong trường hợp này được hiểu là phải thường xuyên có các trang thiết bị, dụng cụ và vật liệu cần thiết và ở trạng thái tốt để sẵn sàng cho việc sử dụng, ngoại trừ những dụng cụ ít sử dụng đến mức không cần thường xuyên phải có.

(b) Cục HKVN có thể miễn trừ việc AMO phải sở hữu các trang thiết bị và dụng cụ chuyên dụng để thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay nêu trong Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, nếu các trang thiết bị và dụng cụ được thuê mượn, bằng hợp đồng, và được AMO kiểm soát đầy đủ khi cần.

Ghi chú: Cục HKVN không nhất thiết phải sửa đổi năng định của phê chuẩn để loại bỏ một loại tàu bay hoặc thiết bị tàu bay vì lý do thiếu dụng cụ trên cơ sở xác định đây chỉ là tình huống tạm thời và AMO đã có thỏa thuận hoặc hợp đồng trước đó về việc thuê các trang thiết bị và dụng cụ trước khi thực hiện bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay đó.

(c) AMO phải kiểm soát trang thiết bị, dụng cụ chính xác, thiết bị thử nghiệm sử dụng để xác định tình trạng đủ điều kiện bay hoặc các khiếm khuyết.

(d) AMO phải đảm bảo các trang thiết bị, dụng cụ chính xác, thiết bị thử nghiệm sử dụng để xác định tình trạng đủ điều kiện bay hoặc các khiếm khuyết được hiệu chuẩn để đảm bảo cấp chính xác so với các chuẩn được truy nguyên đến các chuẩn quốc gia.

(e) AMO phải lưu giữ hồ sơ hiệu chuẩn và các chuẩn sử dụng để hiệu chuẩn.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.137 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến thiết bị, dụng cụ và vật liệu.

5.140 DỮ LIỆU KỸ THUẬT ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) AMO phải có đầy đủ dữ liệu kỹ thuật đủ điều kiện bay thích hợp với công việc thực hiện được phê chuẩn do tổ chức thiết kế tàu bay/thiết bị tàu bay, các tổ chức thiết kế được phê chuẩn của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế cung cấp.

Ghi chú: Cục HKVN có thể chấp thuận và yêu cầu AMO phải có đầy đủ dữ liệu do các nhà chức trách khác hoặc tổ chức thiết kế cung cấp.

(b) Khi AMO sửa đổi dữ liệu được phê chuẩn nêu tại khoản (a) sang dạng trình bày có lợi hơn cho các hoạt động bảo dưỡng, thì AMO đó phải trình Cục HKVN chấp thuận sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

(c) Toàn bộ dữ liệu được phê chuẩn mà AMO sử dụng phải được cập nhật và sẵn sàng để đội ngũ nhân viên có thể truy cập để thực hiện các nhiệm vụ của mình.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.140 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến dữ liệu được phê chuẩn.

CHƯƠNG H. CÁC QUY TẮC VẬN HÀNH AMO

5.150 XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Xác nhận bảo dưỡng phải được cấp bởi đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng được ủy quyền thích hợp, khi thấy rằng tất cả các công việc bảo dưỡng phải thực hiện

cho tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đã được thực hiện đạt yêu cầu phù hợp với tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng.

Ghi chú: Thiết bị tàu bay được bảo dưỡng khi tháo khỏi tàu bay phải được cấp xác nhận bảo dưỡng cho công việc bảo dưỡng và xác nhận bảo dưỡng khác liên quan cho việc lắp đặt hoàn chỉnh lên tàu bay, sau khi thực hiện xong việc lắp đặt.

(b) Xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm:

(1) Các chi tiết cơ bản của công việc bảo dưỡng đã được thực hiện;

(2) Ngày tháng năm thực hiện bảo dưỡng;

(3) Tên, số phê chuẩn của AMO; và

(4) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn ủy quyền và chữ ký của người ký xác nhận bảo dưỡng.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 5.150 để biết các yêu cầu chi tiết liên quan đến xác nhận bảo dưỡng (cùng với mẫu).

5.153 BÁO CÁO VỀ TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) AMO phải báo cáo Cục HKVN và tổ chức thiết kế về mọi tình trạng được phát hiện có thể là mối uy hiếp nghiêm trọng cho tàu bay.

(b) Các báo cáo phải được làm theo mẫu và cách thức do Cục HKVN quy định và bao gồm tất cả các thông tin thích hợp về tình trạng được AMO phát hiện.

(c) Khi được Người khai thác ký hợp đồng thực hiện bảo dưỡng, AMO phải báo cáo cho Người khai thác về tình trạng ảnh hưởng đến tàu bay và thiết bị tàu bay.

(d) Các báo cáo phải được làm càng sớm càng tốt, nhưng bất luận trong trường hợp nào cũng không được quá 3 ngày kể từ khi AMO phát hiện ra tình trạng phải báo cáo.

5.155 TIÊU CHUẨN THỰC HIỆN

(a) Khi thực hiện bảo dưỡng cho Người khai thác tàu bay được phê chuẩn theo Phần 12 có chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn, AMO phải thực hiện các công việc đó phù hợp các tài liệu của Người khai thác.

(b) Ngoại trừ quy định nêu tại khoản (a), mỗi AMO phải thực hiện công việc bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn áp dụng trong Phần 4. AMO phải có đủ các tài liệu hướng dẫn, thông báo kỹ thuật được cập nhật của nhà sản xuất tàu bay hoặc thiết bị tàu bay mà mình thực hiện bảo dưỡng.

(c) Mỗi AMO có năng định thiết bị điện tử phải tuân thủ các yêu cầu tại Phần 4 áp dụng cho các hệ thống điện tử, và phải sử dụng các vật liệu phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng cho thiết bị phù hợp với năng định của mình. Thiết bị thử nghiệm, thiết bị của xưởng, các tiêu chuẩn thực hiện, phương pháp thử, cải tiến và hiệu chuẩn phải phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn, các tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng, và nếu không có quy định khác, chấp nhận áp dụng các thông lệ đã được kiểm chứng từ các nhà sản xuất thiết bị điện tử tàu bay.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.033: QUY ĐỊNH MẪU ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

Mẫu hai
CAAV Form Two

CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF VIETNAM	**TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG PHÙ HỢP VỚI PHẦN 5** AMO IN ACCORDANCE WITH PART 5 APPROVAL	**ĐƠN XIN CẤP PHÊ CHUẨN BAN ĐẦU, GIA HẠN, THAY ĐỔI.** APPLICATION FOR INITIAL GRANT RENEWAL VARIATION

1. Tên đăng ký hoạt động của tổ chức bảo dưỡng:
Registered name of applicant:

2. Tên giao dịch (nếu có)
Trading name (if different):

3. Địa điểm xin phê chuẩn:
Address requiring approval:

4. Tel: Fax: Telex:

5. Nội dung xin phê chuẩn theo VAR (Xem phạm vi phê chuẩn ở trang 2 & 3)
Scope of AMO in accordance with part 5 Approval relevant to this application:
(see page 2&3 for possibilities)

6. Họ tên của giám đốc điều hành (được tiến cử*)
Position and name of the (proposed*) Accountable Manager:

7. Chữ ký của giám đốc điều hành (được tiến cử*)
Signature of the (proposed*) Accountable Manager:

8. Địa điểm - Place:

9. Ngày, tháng, năm - Date:

Chú thích 1: Ghi các địa chỉ sẽ gửi mẫu đến

Note 1: A note giving the address(es) to which the Form(s) should be sent.

Chú thích 2: Ghi các khoản lệ phí phải trả, nếu có.

Note 2: An optional note to give information on any fees payable.

* Chỉ áp dụng đối với tổ chức bảo dưỡng làm đơn xin phê chuẩn ban đầu theo VAR.

Applicable only in the case of a new in accordance with part 5 Applicant.

Phạm vi phê chuẩn của AMO phù hợp với Phần 5

Chủng loại class	Phân loại rating	Giới hạn limitation	Nội trường base	Ngoại trường line
Tàu bay aircraft	A1 Máy bay/khí cầu trên 5700kg -Aeroplanes/ airships above 5700kg	Nêu loại máy bay/khí cầu. Quote aeroplane/airship type		
	A2 Máy bay/khí cầu bằng và dưới 5700kg. Aeroplanes/airships 5700kg and below	Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại của máy bay/khí cầu Quote aeroplane/airship manufacturer or group or type		
	A3 Máy bay lên thẳng Helicopters	Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại của máy bay lên thẳng. Quote helicopter manufacturer or group or type		
Động cơ engines	B1 Tuốc-bin - Turbine	Nêu loại động cơ - Quote engine type		
	B2 Pit tông - Piston	Nêu nhà chế tạo hoặc nhóm hoặc loại động cơ. Quote engine manufacturer or group or type		
	B3 APU	Nêu nhà chế tạo hoặc loại động cơ. Quote engine manufacturer or type		
Các bộ phận khác trừ động cơ hoàn chỉnh và động cơ phụ	C1 Hệ thống điều hòa & áp suất - Air Cond & Press	Nêu loại tàu bay hoặc nhà chế tạo tàu bay, hoặc nhà chế tạo các bộ phận hoặc bộ phận cụ thể và/hoặc hướng dẫn tham khảo danh mục tiềm năng trong giải trình Quote aircraft type or aircraft manufacturer or component manufacturer or the particular component and or cross refer to an ability list in the exposition.		
	C2 Tự động lái - Auto Flight			
	C3 Thông tin và dẫn đường - Comms and Nav			
	C4 Cửa - khóa Doors - Hatches			
	C5 Hệ thống điện Electrical Power			
	C6 Thiết bị - Equipment			
	C7 Động cơ - động cơ phụ Engine - APU			

Chủng loại class	Phân loại rating	Giới hạn limitation	Nội trường base	Ngoại trường line
components other than complete engines or APUs	C8 Hệ thống điều khiển Flight Controls			
	C9 Nhiên liệu - Thân máy bay. Fuel - Airframe			
	C10 Máy bay lên thẳng- Động cơ. Helicopter - Rotors			
	C11 Máy bay lên thẳng - Bộ truyền động. Helicopter - Trans			
	C12 Thủy lực - Hydraulic			
	C13 Các loại đồng hồ - Instruments			
	C14 Càng-Landing Gear			
	C15 Ô xy-Oxygen			
	C16 Cánh quạt - Propellers			
	C17 Khí nén - Pneumatic			
Các công việc khác specialised services	C18 Chống đóng băng/mưa/cháy - Protection ice/rain/fire			
	C19 Cửa sổ - Windows			
	D1 Kiểm tra không phá hủy - Non destructive insp.			

Với hướng dẫn phạm vi phê chuẩn trên, xin hãy hoàn thành mục 5 trang 1 theo mẫu sau về các yêu cầu xin phê chẩn của tổ chức bảo dưỡng.
With reference to the above scope of approval and item 5 on page 1, please complete in the following example style, but relevant to your organisation.

A1 Boeing 737-200 nội trường & ngoại trường.
Base & line Boeing 737-200
A2 Piper PA 34 - nội trường
Base Piper PA34

Chủng loại class	Phân loại rating	Giới hạn limitation	Nội trường base	Ngoại trường line
A2 Pit-tông đôi Cessna - nội trường, ngoại trường Base & Line Cessna Piston Twins A3 Bell 206/212 B1 CFM 56 B2 Lycoming Piston. B3 Garrett GTCP85. C2 SFENA C4 Boeing 747 D1 Dòng xoáy - Eddy Current. Có thể nêu tất cả các nhà chế tạo, tất cả các loại của từng phân loại. There may be any number of types/manufacturers, etc. listed against each rating.				

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.043: CÁC YÊU CẦU MỞ RỘNG ĐỐI VỚI CÁC NĂNG ĐỊNH CỦA AMO

Ngoại trừ các công việc được thuê bên ngoài, các AMO cần có đủ trang thiết bị và vật liệu sao cho các công việc liệt kê trong Phụ lục này có thể được thực hiện theo yêu cầu, thích hợp với năng định và cấp phê chuẩn. Các công việc có thể như sau:

(a) Đối với năng định tàu bay:

(1) Các cấp 1, 2, 3, 4 và 5:

(i) Vỏ kim loại và các chi tiết cấu trúc:

(A) Sửa chữa và thay thế các ống kim loại và các phụ kiện đấu nối bằng kỹ thuật hàn, khi có điều kiện;

(B) Phủ chất chống ôxy hóa lên bề mặt ngoài hoặc trong của các chi tiết;

(C) Gia công cơ khí đơn giản;

(D) Chế tạo các phụ kiện bằng thép;

(E) Sửa chữa và thay thế vỏ kim loại;

(F) Sửa chữa và thay thế các bộ phận và phần tử bằng hợp kim;

(G) Lắp ráp và căn chỉnh các thiết bị, bộ phận với sự trợ giúp của các đồ gá và đồ kẹp;

(H) Tạo hình bằng khuôn mẫu;

(I) Sửa chữa hoặc thay thế các gân tăng cường.

(ii) Cấu trúc bằng gỗ: (để trống);

(iii) Vỏ bọc bằng vải: (để trống);

(iv) Hệ thống điều khiển tàu bay:

(A) Sửa chữa và thay thế cáp điều khiển;

(B) Căn chỉnh toàn bộ hệ thống điều khiển;

(C) Thay thế hoặc sửa chữa tất cả các thiết bị của hệ thống điều khiển;

(D) Tháo và lắp các khối máy và thiết bị của hệ thống điều khiển.

(v) Các hệ thống tàu bay:

(A) Thay thế và sửa chữa các chi tiết và giá treo càng;

(B) Bảo dưỡng các khối của cột giảm chấn;

(C) Thực hiện kiểm tra thu thả càng;

(D) Bảo dưỡng các hệ thống dây và phần chỉ thị bằng điện;

(E) Sửa chữa và chế tạo các đường ống nhiên liệu, khí nén, thủy lực và dầu nhờn;

(F) Tìm hỏng hóc của các thiết bị điện và điện tử;

(G) Sửa chữa và thay thế dây điện và đường truyền dữ liệu điện tử;

(H) Lắp đặt các thiết bị điện và điện tử;

(I) Thực hiện kiểm tra các thiết bị điện và điện tử trên băng thử. (không được nhầm lẫn loại hình kiểm tra này với kiểm tra chức năng phức tạp sau sửa chữa hoặc đại tu).

(vi) Các công việc lắp ráp:

(A) Lắp ráp các thiết bị và bộ phận, chẳng hạn càng, cánh, các bánh lái;

(B) Căn chỉnh các bộ phận tàu bay, bao gồm tàu bay hoàn chỉnh và hệ thống điều khiển;

(C) Lắp đặt hệ thống sinh lực;

(D) Lắp đặt các đồng hồ và thiết bị phụ trợ;

(E) Lắp ráp và lắp đặt vỏ bọc động cơ, ốp chỉnh dòng và cửa sổ;

(F) Kích tàu bay;

(G) Cân bằng các bánh lái.

(vii) Kiểm tra và thử nghiệm không phá hủy bằng các phương pháp thẩm thấu và bột từ, siêu âm, chụp ảnh bằng tia xạ, ghi ảnh toàn ký;

(viii) Kiểm tra cấu trúc kim loại:

(A) Kiểm tra các cấu trúc kim loại trên tàu bay bằng các thiết bị kiểm tra thích hợp.

(2) Cấp 6 và 7:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện các công việc áp dụng cho các cấp 1, 2, 3, 4 và 5 năng định tàu bay, tổ chức bảo dưỡng được cấp 6 và 7 năng định tàu bay cho tàu bay làm từ composite cần phải có các thiết bị sau:

(A) Nồi hấp có khả năng tạo áp suất dương và nhiệt độ thích hợp với vật liệu sử dụng;

(B) Lò không khí đối lưu với khả năng tạo chân không;

(C) Các thiết bị bảo quản như máy ướp lạnh, máy lạnh, phòng kiểm soát nhiệt độ khu vực bảo quản riêng biệt;

(D) Dao cắt lõi vật liệu tổ ong;

(E) Thiết bị kiểm tra không phá hủy như chụp X - quang, siêu âm, hoặc thiết bị thử nghiệm âm học khác theo khuyến cáo của nhà sản xuất;

(F) Các dụng cụ cắt, chẳng hạn như dao kim cương hoặc máy cắt với lưỡi carbit hoặc bào xoi, thích hợp để cắt và tỉa cấu trúc composite;

(G) Cân phù hợp để pha chế chuẩn xác theo trọng lượng keo và nhựa epoxy;

(H) Thiết bị tạo áp suất cơ học như túi chân không hoặc túi cát, một cách thích hợp;

(I) Cặp nhiệt để giám sát nhiệt độ lưu hóa;

(J) Thiết bị thử độ cứng có sử dụng súng nhiệt kiểm soát bằng nhiệt cho các sửa chữa bằng lưu hóa.

(ii) Thiết bị kiểm tra thích hợp để thực hiện kiểm tra các cấu trúc composite theo khuyến cáo của nhà sản xuất và yêu cầu cho việc kiểm tra theo mục này.

(3) Danh sách các công việc bảo dưỡng có thể được thuê bên ngoài:

(i) Cho tất cả các cấp thuộc năng định tàu bay:

(A) Mạ và xử lý anodize kim loại;

(B) Gia công cắt gọt phức tạp phải sử dụng máy bào giường, máy bào ngang, máy mài…;

(C) Phun cát và làm sạch bằng hóa chất;

(D) Nhiệt luyện;

(E) Kiểm tra bằng từ;

(F) Sửa chữa và làm mới thùng nhiên liệu bằng kim loại;

(G) Chế tạo các phần tử và thiết bị từ hợp kim như ống, máng, vỏ, phụ kiện đấu nối, nối góc…;

(H) Chế tạo các xà bằng gỗ;

(I) Đại tu và sửa chữa các khối giảm chấn thủy - khí;

(J) Đại tu và sửa chữa các hệ thống thuộc hệ thống phanh;

(K) Đại tu và sửa chữa các thiết bị thuộc hệ thống thủy lực;

(L) Cân tàu bay và cân bằng;

(M) Kiểm tra hợp kim bằng thẩm thấu màu;

(N) Phục hồi và tân tạo thiết bị và toàn bộ tàu bay.

(b) Năng định động cơ

(1) Cấp 1:

(i) Bảo dưỡng hệ thống sinh lực, bao gồm cả thay thế các chi tiết:

(A) Thực hiện làm sạch bằng hóa chất và cơ học;

(B) Thực hiện phân rã;

(C) Thay thế bạc lót, ổ bi, chốt và vòng cách;

(D) Thực hiện các công việc gia nhiệt có thể cần sử dụng các phương pháp được khuyến cáo yêu cầu phải có các phương tiện nung được kiểm soát nhiệt độ;

(E) Thực hiện các công việc làm lạnh hoặc co rút;

(F) Tháo và thay thế các chốt;

(G) Khắc thông tin nhận dạng;

(H) Phủ chất chống ôxy hóa cho các chi tiết.

(ii) Kiểm tra tất cả các chi tiết, sử dụng các phương tiện hỗ trợ kiểm tra:

(A) Xác định giãn cách và dung sai của tất cả các chi tiết;

(B) Kiểm tra sự thẳng hàng của thanh nối, cần lắc và trục bánh tăng áp.

(iii) Thực hiện các công việc cắt gọt thông dụng:

(A) Doa ống cách, bạc lót, ổ bi, và các thiết bị tương tự;

(B) Rà van.

(iv) Thực hiện các nguyên công lắp ráp:

(A) Thực hiện chỉnh van và chỉnh đánh lửa;

(B) Chế tạo và thử nghiệm dây đánh lửa;

(C) Chế tạo và thử nghiệm các ống cứng và ống mềm;

(D) Chuẩn bị bảo quản ngắn hạn và dài hạn động cơ;

(E) Nâng động cơ bằng các phương tiện cơ giới.

(2) Cấp 2 và 3:

(i) Ngoài việc phải có khả năng thực hiện các công việc thích hợp như yêu cầu cho năng định động cơ cấp 1, tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn năng định động cơ cấp 2 hoặc cấp 3 cần phải có các thiết bị sau:

(A) Thiết bị thử nghiệm;

(B) Thiết bị xử lý bề mặt (anti galant).

(ii) Các thiết bị kiểm tra chức năng do nhà sản xuất động cơ khuyến cáo;

(iii) Thiết bị kiểm tra thích hợp.

(3) Danh mục các công việc có thể hợp đồng với bên ngoài.

(i) Cấp 1 và cấp 2 động cơ (pit-tông);

(ii) Thay ống dẫn van và đế van;

(iii) Các công việc mạ (đồng, bạc, cadmi…);

(iv) Thay thế và sửa chữa các chi tiết từ hợp kim và thép tấm trên động cơ, chẳng hạn như các vách ngăn không khí…;

(v) Kiểm tra từ tính, thẩm thấu màu và các phương pháp kiểm tra khác được chấp thuận;

(vi) Cân bằng các chi tiết như trục khuỷu, trục bánh tăng áp…;

(vii) Mài nghiền chính xác (trục khuỷu, xilanh…);

(viii) Khoan, mài, và cắt chính xác;

(ix) Kiểm tra chức năng các thiết bị phụ của hệ thống sinh lực (không nên nhầm lẫn với kiểm tra phức tạp sau đại tu);

(x) Lắp động cơ lên tàu bay.

(c) Năng định cánh quạt:

(1) Cấp 1:

(i) Tháo và lắp cánh quạt;

(ii) Bảo dưỡng và cải tiến cánh quạt, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết:

(A) Sửa đầu mút lá cánh;

(B) Đánh bóng lại cánh quạt gỗ;

(C) Ghép các lớp gỗ;

(D) Đánh bóng cánh quạt nhựa;

(E) Nắn các lá cánh bị cong trong giới hạn sửa chữa được;

(F) Thay đổi đường kính và profin lá cánh quạt;

(G) Mài và đánh bóng;

(H) Thực hiện các công việc sơn.

(iii) Kiểm tra các thiết bị bằng sử dụng các phương tiện kiểm tra phụ trợ thích hợp:

(A) Kiểm tra cánh quạt về sự phù hợp với các bản vẽ và tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất;

(B) Kiểm tra bầu và các lá cánh để phát hiện các hỏng hóc và khuyết tật có sử dụng gương và kính lúp, bao gồm cả tẩy rửa bằng axit;

(C) Kiểm tra bầu để phát hiện mòn của rãnh then hoặc các khuyết tật khác.

(iv) Cân bằng cánh quạt:

(A) Kiểm tra cân bằng đế cánh quạt lắp lên tàu bay;

(B) Kiểm tra xác định mất cân bằng theo phương nằm ngang và phương đứng bằng thiết bị chính xác.

(2) Cấp 2:

(i) Tháo và lắp cánh quạt, trong đó có thể bao gồm việc lắp đặt và thay thế chi tiết:

(A) Thực hiện các chức năng nêu cho cấp 1 cánh quạt, khi thích hợp, đối với kiểu và loại cánh quạt trong cấp này;

(B) Bôi mỡ đầy đủ cho các bộ phận chuyển động;

(C) Sử dụng các dụng cụ chuyên dụng theo yêu cầu để lắp ráp cánh quạt hoàn chỉnh và các cụm.

(ii) Sử dụng các thiết bị phụ trợ cho các chức năng nêu cho cấp 1 cánh quạt theo khoản (c) (1) (ii) của tiêu chuẩn thực hiện này khi áp dụng cho kiểu loại cánh quạt được bảo dưỡng.

(iii) Sửa chữa hoặc thay thế chi tiết và thiết bị:

(A) Thay các lá cánh, bầu, hoặc các thiết bị bất kỳ;

(B) Sửa chữa hoặc thay thế các thiết bị phòng băng;

(C) Sửa các chỗ mẻ hoặc vết xước trên lá cánh kim loại;

(D) Sửa chữa hoặc thay thế các thiết bị điện của cánh quạt.

(iv) Cân bằng cánh quạt, bao gồm các chức năng liệt kê cho cấp 1 cánh quạt theo khoản (c) (1) (iv) của tiêu chuẩn thực hiện này khi áp dụng cho kiểu loại cánh quạt được bảo dưỡng.

(v) Thử cơ cấu thay đổi bước lá cánh:

(A) Thử cánh quạt vận hành bằng thủy lực và các thiết bị;

(B) Thử cánh quạt vận hành điện và các thiết bị.

(3) Danh mục các chức năng bảo dưỡng có thể ký hợp đồng với bên ngoài:

(i) Cấp 1 cánh quạt:

(A) Sử dụng các thiết bị kiểm tra bằng bột màu để kiểm tra bàu và các lá cánh để tìm hỏng hóc và khuyết tật.

(ii) Cấp 2 cánh quạt:

(A) Thử thiết ổn định tốc độ vòng quay.

(d) Năng định avionic:

(1) Cấp 1, 2 và 3

(i) Thực hiện kiểm tra tình trạng bên ngoài của các hệ thống và thiết bị avionic bằng mắt và cơ học;

(ii) Thực hiện kiểm tra thông điện các hệ thống và thiết bị avionic bằng các sử dụng các thiết bị kiểm tra điện tử và/hoặc điện;

(iii) Kiểm tra hệ thống dây điện của tàu bay, các anten, rơle, và các thiết bị avionic liên quan khác để xác định các hỏng hóc;

(iv) Kiểm tra hệ thống đánh lửa của động cơ và các thiết bị phụ khác để xác định nguồn gây nhiễu điện;

(v) Kiểm tra nguồn cấp điện cho tàu bay về sự phù hợp và hoạt động hoàn hảo;

(vi) Tháo, sửa chữa, và thay thế các anten trên tàu bay;

(vii) Đo sự suy giảm của đường truyền dẫn;

(viii) Đo các trị số của các thiết bị avionic, chẳng hạn như độ tự cảm, điện dung, và điện trở;

(ix) Xác định dạng sóng và pha trong thiết bị avionic, khi cần;

(x) Xác định sự hoàn hảo của các anten avionic tàu bay, đầu vào, đặc tính đường truyền dẫn và xác định sự bố trí hoàn hảo cho loại thiết bị avionic mà anten được nối với;

(xi) Sử dụng thiết bị xách tay thích hợp để xác định tình trạng vận hành của thiết bị avionic lắp đặt trên tàu bay;

(xii) Thử tất cả các loại linh kiện: bán dẫn, mạch tổ hợp, hoặc các thiết bị tương tự trong các thiết bị phù hợp với cấp năng định;

(xiii) Thử các đồng hồ hiển thị avionic.

(2) Cấp 1:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d) (1): Thử và sửa chữa tai nghe, loa, và micro;

(ii) Đo công suất phát vô tuyến.

(3) Cấp 2:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d) (1):

(ii) Thử và sửa chữa tai nghe;

(iii) Thử loa;

(iv) Đo độ nhạy cảm của mạch anten bằng các phương pháp thích hợp;

(v) Hiệu chuẩn đạt tiêu chuẩn tính năng được phê chuẩn các thiết bị dẫn đường vô tuyến, thiết bị phụ trợ dẫn dưỡng và tiếp cận, hoặc thiết bị tương tự, căn cứ theo năng định được cấp.

(4) Cấp 3:

(i) Ngoài việc có khả năng thực hiện chức năng liệt kê trong khoản (d) (1);

(ii) Đo công suất phát.

(5) Danh mục các chức năng bảo dưỡng có thể ký hợp đồng với bên ngoài.

(i) Cấp 2 avionic: Sửa chữa loa;

(ii) Cấp 3 avionic;

(iii) Mạ kim loại đường truyền dẫn, dẫn sóng, và các thiết bị tương tự phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật;

(iv) Cho tất cả các cấp năng định avionic: Thử đồng hồ chỉ thị;

(v) Đại tu, thử, và kiểm tra dinamotơ, máy đổi điện, và các thiết bị vô tuyến, điện khác;

(vi) Sơn và sửa chữa các hộp chứa thiết bị;

(vii) Thực hiện các phương pháp thích hợp để đánh dấu việc hiệu chuẩn, hoặc các thông tin khác trên bảng điều khiển avionic và các thiết bị khác theo yêu cầu;

(viii) Lập và in sao các bản vẽ, sơ đồ đi dây, và các tài liệu khác để lập hồ sơ cải tiến thiết bị avionic (có thể sử dụng ảnh chụp thay cho bản vẽ nếu chúng là phương tiện tương đương hoặc tốt hơn để lập hồ sơ;

(ix) Chế tạo trục điều chỉnh, bó cáp, và các cụm tương tự sử dụng trong các thiết bị avionic hoặc lắp đặt các thiết bị avionic lên tàu bay;

(x) Lắp đặt các hệ thống avionic hoàn chỉnh lên tàu bay và lập báo cáo trọng tải và cân bằng (việc lắp đặt các thiết bị avionic yêu cầu cải tiến cấu trúc tàu bay phải được thực hiện, giám sát và kiểm tra bởi người được kiểm tra định bậc (qualified) và ủy quyền thích hợp).

(e) Năng định các hệ thống máy tính:

(1) Cấp 1, 2 và 3:

(i) Bảo dưỡng các hệ thống máy tính theo các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất, thử thiết bị và khuyến cáo;

(ii) Tháo, bảo dưỡng, và thay thế các hệ thống máy tính trên tàu bay;

(iii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn thiết bị thuộc hệ thống máy tính, bao gồm cả phần mềm.

(f) Năng định đồng hồ:

(1) Cấp 1:

(i) Tìm hỏng hóc trong các thiết bị sau:

(A) Đồng hồ tốc độ lên xuống;

(B) Đồng hồ độ cao;

(C) Đồng hồ tốc độ;

(D) Đồng hồ chân không;

(E) Đồng hồ áp suất dầu nhờn;

(F) Đồng hồ áp suất thủy lực;

(G) Đồng hồ áp suất phá băng;

(H) Ống không tốc;

(I) La bàn trực tiếp;

(J) Đồng hồ gia tốc.

(K) Đồng hồ đo nhiên liệu trực tiếp;

(L) Đồng hồ tốc độ vòng quay trực tiếp.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các đồng hồ liệt kê tại tiểu mục (f) (1) (i), được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay, một cách thích hợp.

(2) Cấp 2:

(i) Tìm hỏng hóc trong các thiết bị sau:

(A) Đồng hồ tốc độ vòng quay;

(B) Màn hình đồng bộ;

(C) Đồng hồ nhiệt độ điện;

(D) Đồng hồ điện loại điện trở;

(E) Đồng hồ chuyển động dạng từ;

(F) Khối cảnh báo (dầu nhờn và nhiên liệu);

(G) Đồng hồ và các hệ thống tự đồng bộ;

(H) Đồng hồ và hệ thống tự đồng bộ;

(I) La bàn chỉ thị từ xa;

(J) Đồng hồ đo số lượng;

(K) Đồng hồ avionic;

(L) Đồng hồ đo điện trở;

(M) Đồng hồ đo điện áp;

(N) Đồng hồ đo tần số.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f) (2) (i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay.

(3) Cấp 3:

(i) Tìm hỏng hóc cho các đồng hồ sau:

(A) Đồng đo lượn vòng và nghiêng;

(B) Đồng hồ hướng;

(C) Đồng hồ chân trời;

(D) Các khối điều khiển tự động lái và các bộ phận.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f) (3) (i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

(4) Cấp 4:

(i) Tìm hỏng hóc cho các đồng hồ sau:

(A) Đồng hồ đo lượng nhiên liệu kiểu điện dung;

(B) Con quay laser;

(C) Các đồng hồ điện tử khác.

(ii) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn đồng hồ liệt kê tại khoản (f) (4) (i) được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

(g) Năng định phụ tùng:

(1) Cấp 1, 2, 3 và 4:

(i) Thực hiện các chức năng sau theo tiêu chuẩn kỹ thuật và các khuyến cáo của nhà sản xuất:

(A) Tìm hỏng hóc của phụ tùng;

(B) Bảo dưỡng và cải tiến phụ tùng, bao gồm lắp đặt và thay thế các chi tiết;

(C) Kiểm tra, thử, và hiệu chuẩn các phụ tùng được lắp hoặc tháo khỏi tàu bay một cách thích hợp.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.083: TRÁCH NHIỆM CỦA BỘ MÁY ĐIỀU HÀNH

(a) Các chức năng của AMO phải được phân công cho các nhà quản lý/phụ trách riêng biệt hoặc kết hợp theo nhiều cách, phụ thuộc vào quy mô của AMO.

(b) Phụ thuộc vào phạm vi phê chuẩn, AMO phải có:

(1) Phụ trách bảo dưỡng nội trường;

(2) Phụ trách bảo dưỡng ngoại trường;

(3) Phụ trách bảo dưỡng thiết bị;

(4) Phụ trách đảm bảo chất lượng;

(5) Tất cả những người nêu trên phải báo cáo và chịu trách nhiệm trước giám đốc điều hành.

Ghi chú: Trong AMO nhỏ, một hoặc nhiều vị trí nêu trên có thể được kết hợp.

(c) Giám đốc điều hành phải chịu trách nhiệm đảm bảo có đủ tất cả các nguồn lực cần thiết để duy trì Giấy chứng nhận phê chuẩn AMO.

(d) Phụ trách bảo dưỡng nội trường phải chịu trách nhiệm:

(1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng, sữa chữa trong hanga được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng và tiêu chuẩn thiết kế; và

(2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(e) Phụ trách bảo dưỡng ngoại trường phải chịu trách nhiệm:

(1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng, sửa chữa tại ngoại trường được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng; và

(2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(f) Phụ trách bảo dưỡng thiết bị phải chịu trách nhiệm:

(1) Đảm bảo tất cả các công việc bảo dưỡng thiết bị tàu bay được thực hiện đạt tiêu chuẩn chất lượng; và

(2) Thực hiện các hành động khắc phục để tuân thủ các khuyến cáo của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(g) Phụ trách đảm bảo chất lượng phải chịu trách nhiệm:

(1) Giám sát sự tuân thủ của AMO với các yêu cầu của Phần này;

(2) Yêu cầu phụ trách bảo dưỡng nội trường, phụ trách bảo dưỡng ngoại trường, phụ trách bảo dưỡng thiết bị hoặc giám đốc điều hành thực hiện các hành động khắc phục một cách thích hợp.

(h) AMO có thể chọn bất cứ chức danh nào cho các vị trí điều hành, nhưng phải thông báo cho Cục HKVN các chức danh đó.

(i) Nếu AMO chọn bổ nhiệm các cán bộ điều hành cho tất cả hoặc kiêm nhiệm các chức năng đã nêu, các cán bộ điều hành này phải báo cáo giám đốc thông qua phụ trách bảo dưỡng nội trường, hoặc phụ trách bảo dưỡng ngoại trường, hoặc phụ trách bảo dưỡng thiết bị, hoặc phụ trách chất lượng, một cách thích hợp.

(j) Các phụ trách nêu tại mục này phải có thông tin cá nhân trình Cục HKVN. Để được chấp thuận, các phụ trách phải có kiến thức liên quan và kinh nghiệm đầy đủ về loại tàu bay/thiết bị tàu bay được bảo dưỡng theo yêu cầu của Phần này, một cách thích hợp.

Ghi chú: Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có thể báo cáo cho bất kỳ người phụ trách nào nêu trên phụ thuộc vào phương thức kiểm soát mà AMO sử dụng (ví dụ, thợ máy có giấy phép, kiểm tra độc lập, giám sát viên có chức năng kép v.v...), nhưng đội ngũ giám sát đảm bảo chất lượng phải độc lập.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.087: NỘI DUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG

(a) AMO phải có tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng, trong đó bao gồm các thông tin sau:

(1) Bản cam kết có chữ ký xác nhận của giám đốc điều hành: cam kết tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng và các quy trình liên quan đảm bảo việc tuân thủ của AMO với các quy định của Phần này và duy trì việc tuân thủ trong mọi thời điểm được phê chuẩn; trường hợp giám đốc điều hành (Accountable Manager) của AMO không phải là Người đứng đầu tổ chức (CEO) thì bản cam kết này phải được ký xác nhận bởi cả hai người nêu trên;

(2) Chính sách an toàn và chất lượng: mô tả hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập nhằm giám sát việc tuân thủ và tính đầy đủ của các quy trình (hoặc hệ thống kiểm tra) để đảm bảo các công việc bảo dưỡng được thực hiện đúng; tàu bay và các thiết bị được ký xác nhận đưa vào khai thác theo đúng các quy định, bao gồm cả các quy trình tự đánh giá bao gồm cả phương pháp và tần suất thực hiện việc tự đánh giá và các quy trình báo cáo đến giám đốc điều hành để thực hiện công việc rà soát và có biện pháp khắc phục;

(3) Tên tuổi và chức danh của các vị trí quan trọng của AMO đã được Cục HKVN chấp thuận theo quy định;

(4) Nhiệm vụ và trách nhiệm của các vị trí quan trọng, bao gồm cả các vấn đề liên quan mà họ sẽ trực tiếp làm việc với Cục HKVN trên danh nghĩa của AMO;

(5) Sơ đồ tổ chức và sự phân định trách nhiệm của AMO đối với các vị trí quan trọng;

(6) Danh sách nhân viên ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng;

(7) Mô tả khái quát nguồn nhân lực;

(8) Mô tả khái quát về cơ sở, trang thiết bị nhà xưởng ở từng địa điểm được nêu trong phạm vi công việc của AMO;

(9) Phạm vi công việc nêu rõ các mức độ công việc được phê chuẩn thực hiện;

(10) Quy trình thông báo các thay đổi của AMO;

(11) Quy trình sửa đổi tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng;

(12) Mô tả phương pháp được sử dụng để hoàn thiện và lưu giữ hồ sơ bảo dưỡng để chứng tỏ tất cả các yêu cầu về ký và cho phép khai thác được đáp ứng;

(13) Mô tả quy trình chuẩn bị cho phép khai thác và các trường hợp phải ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng trước khi đưa vào khai thác;

(14) Mô tả các quy trình bổ sung để tuân thủ các quy trình bảo dưỡng của tài liệu giải trình quản lý bảo dưỡng và yêu cầu khác của Người khai thác;

(15) Mô tả quy trình nhận, sửa đổi và phân phối trong nội bộ tổ chức bảo dưỡng tất cả các dữ liệu được phê chuẩn liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại hoặc tổ chức thiết kế loại;

(16) Mô tả các quy trình được sử dụng để xác lập năng lực của đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay;

(17) Mô tả khái quát về cơ sở trang thiết bị của AMO;

(18) Mô tả các quy trình để tuân thủ các thông báo kỹ thuật và các yêu cầu báo cáo của Phần 4;

(19) Các quy trình của AMO và hệ thống đảm bảo chất lượng;

(20) Danh mục các Người khai thác tàu bay mà AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng;

(21) Danh mục các tổ chức liên quan đến công việc bảo dưỡng;

(22) Danh mục các cơ sở bảo dưỡng ngoại trường, bảo dưỡng nội trường, bảo dưỡng thiết bị;

(23) Danh mục các nhà thầu phụ;

(b) Các phần của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng có thể lưu giữ tách biệt hoặc trên các file dữ liệu tách biệt trong mối quan hệ với tài liệu gốc nhưng phải có tham chiếu cụ thể đến tài liệu gốc.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.087: QUY ĐỊNH TRÌNH TỰ, THỦ TỤC PHÊ CHUẨN SỬA ĐỔI, BỔ SUNG TÀI LIỆU GIẢI TRÌNH TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY CỦA NGƯỜI KHAI THÁC

(a) Khi có những thay đổi trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay, Người khai thác phải làm thủ tục sửa đổi, bổ sung 20 ngày trước ngày tài liệu sửa đổi dự định được áp dụng. Hồ sơ đề nghị phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bao gồm:

(1) Công văn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay với bảng tóm tắt các nội dung sửa đổi so với tài liệu được phê chuẩn trước đó;

(2) Tài liệu liên quan đến nội dung sửa đổi, bổ sung của tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay đã đươc phê chuẩn khi cấp AOC lần đầu;

(b) Người làm đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay gửi trực tiếp hoặc thông qua bưu điện 01 bộ hồ sơ đến Cục HKVN.

(c) Cục HKVN kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối.

(d) Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tại cơ sở của người đề nghị.

(e) Trong thời hạn 10 ngày, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Cục HKVN quyết định phê chuẩn sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay nếu thấy rằng các nội dung sửa đổi đáp ứng đầy đủ các quy định của Phần này, hoặc thông báo từ chối sửa đổi, bổ sung tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng tàu bay bằng văn bản, có nêu rõ lý do.

PHỤ LỤC 1 CỦA 5.090: YÊU CẦU CỤ THỂ CỦA HỆ THỐNG ĐẢM BẢO CHẤT LƯỢNG

(a) Các mục tiêu chính của hệ thống đảm bảo chất lượng là giúp cho AMO cung cấp dịch vụ bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn áp dụng và luôn tuân thủ các yêu cầu.

(b) Thành phần cốt yếu của hệ thống đảm bảo chất lượng là đánh giá chất lượng độc lập. Đánh giá chất lượng độc lập là quá trình khách quan của hoạt động kiểm tra một cách thường xuyên năng lực của AMO trong việc thực hiện các công việc bảo dưỡng đạt tiêu chuẩn theo quy định, bao gồm cả kiểm tra một số sản phẩm được bảo dưỡng, kết quả cuối cùng của quá trình bảo dưỡng. Đánh giá chất lượng độc lập thể hiện sự đánh giá khách quan toàn bộ hoạt động liên quan đến bảo dưỡng và có mục đích bổ sung yêu cầu tại Điều 5095, để nhân viên xác nhận bảo dưỡng tin chắc rằng tất cả các công việc bảo dưỡng đã được thực hiện chuẩn xác trước khi cấp chứng chỉ cho phép khai thác. Đánh giá chất lượng độc lập phải bao gồm một tỷ lệ đánh giá ngẫu nhiên trên cơ sở lấy mẫu khi thực hiện bảo dưỡng. Điều này có nghĩa là phải thực hiện một số cuộc đánh giá vào ban đêm đối với AMO có thực hiện bảo dưỡng vào ban đêm.

(c) Ngoại trừ quy định tại các khoản (f) và (h) dưới đây, đánh giá chất lượng độc lập phải đảm bảo rằng tất cả các khía cạnh của sự tuân thủ với Phần 5 của AMO phải được kiểm tra định kỳ hàng năm theo kế hoạch lập trước. Đánh giá chất lượng độc lập không yêu cầu mỗi quy trình đều phải được kiểm tra đối với từng dòng sản phẩm, khi có thể chứng minh rằng một quy trình cụ thể được áp dụng chung cho nhiều dòng sản phẩm và quy trình được kiểm tra định kỳ 12 tháng mà không phát hiện khiếm khuyết. Nếu phát hiện được khiếm khuyết, thì quy trình cụ thể đó phải được kiểm tra lại đối với các dòng sản phẩm khác cho đến khi các khiếm khuyết được khắc phục, sau đó việc đánh giá độc lập có thể quay trở lại chu kỳ 12 tháng đối với quy trình cụ thể.

(d) Ngoại trừ quy định tại khoản (f), đánh giá độc lập phải kiểm tra mẫu một sản phẩm thuộc mỗi dòng sản phẩm theo định kỳ 12 tháng để thể hiện hiệu quả của sự tuân thủ các quy trình bảo dưỡng. Đánh giá các quy trình và đánh giá sản phẩm nên kết hợp bằng cách lựa chọn sản phẩm mẫu, ví dụ như tàu bay, động cơ hoặc đồng hồ và kiểm tra việc tuân thủ tất cả các quy trình và quy định liên quan tới sản phẩm mẫu cụ thể, để đảm bảo rằng kết quả cuối cùng là sản phẩm đạt tiêu chuẩn đủ điều kiện bay. Đối với đánh giá chất lượng độc lập, dòng sản phẩm bao gồm sản phẩm bất kỳ theo Phụ lục 1 của Điều 5043 về cấp phê chuẩn kèm theo Giấy chứng nhận phê chuẩn phù hợp với Phần 5 được cấp cho tổ chức bảo dưỡng cụ thể. Do đó, nếu AMO với năng lực bảo dưỡng tàu bay, sửa chữa động cơ, cụm phanh và tự động lái, thì phải tiến hành 4 cuộc đánh giá mẫu đầy đủ mỗi năm, ngoại trừ trường hợp quy định tại các khoản (e), (f) hoặc (h).

(e) Kiểm tra mẫu sản phẩm có nghĩa là chứng kiến việc thử nghiệm bất kỳ và kiểm tra bằng mắt sản phẩm và các tài liệu liên quan. Kiểm tra mẫu không cần phải lặp lại việc tháo (phân rã) hoặc thử nghiệm ngoại trừ trường hợp kiểm tra mẫu phát hiện được các khiếm khuyết cần khắc phục.

(f) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (h), nếu AMO quá nhỏ, trong đó chỉ có không quá 10 người tham gia công việc bảo dưỡng, nếu chọn phương thức thuê bộ phận đánh giá độc lập của hệ thống chất lượng của một AMO khác với điều kiện việc đánh giá tất cả các hoạt động của AMO phải được tiến hành theo tần suất tối thiểu 12 tháng một lần.

(g) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (h), nếu AMO có các trạm bảo dưỡng ngoại trường như đã liệt kê theo quy định tại Điều 5020(c), hệ thống đảm bảo chất lượng phải mô tả cách thức kiểm soát các trạm này trong khuôn khổ của hệ thống và đưa ra kế hoạch đánh giá từng trạm theo tần suất phù hợp với hoạt động bay tại trạm đó. Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (i), khoảng thời gian lớn nhất giữa các lần đánh giá một trạm ngoại trường cụ thể không được vượt quá 24 tháng.

(h) Ngoại trừ trường hợp quy định tại khoản (c), Cục HKVN có thể đồng ý tăng khoảng thời gian thêm 100% nếu như không có những khiếm khuyết liên quan đến an toàn và AMO có lưu giữ đầy đủ hồ sơ về việc khắc phục các khiếm khuyết một cách kịp thời.

(i) Cần phải có báo cáo mỗi khi tiến hành đánh giá, trong đó mô tả những gì đã kiểm tra và những khiếm khuyết phát hiện được đối với các quy trình và sản phẩm.

(j) Tính độc lập của đánh giá phải được đảm bảo bằng việc các cuộc đánh giá luôn luôn được thực hiện bởi những người không phải thực hiện chức năng, quy trình hoặc sản phẩm được kiểm tra. Đối với AMO lớn, có trên 500 nhân viên kỹ thuật, phải có nhóm đánh giá chất lượng có trình độ chuyên môn, chỉ thực hiện chức năng đánh giá, lập báo cáo các khiếm khuyết và giám sát hoạt động khắc phục các khiếm khuyết. Đối với AMO trung bình, có dưới 500 nhân viên bảo dưỡng, thì có thể lấy những người có đủ trình độ từ bộ phận không có chức năng sản xuất, quy trình hoặc sản phẩm, tiến hành đánh giá bộ phận phải thực hiện các chức năng vừa nêu, dưới sự kiểm soát của phụ trách chất lượng đối với việc lập kế hoạch và thực hiện đánh giá. AMO có không quá 10 nhân viên tham gia bảo dưỡng, có thể thuê bộ phận đánh giá của hệ thống đảm bảo chất lượng thuộc AMO khác, hoặc những người có đủ trình độ được Cục HKVN chấp thuận.

(k) Thành phần trọng yếu của hệ thống đảm bảo chất lượng là hệ thống phản hồi thông tin chất lượng.

(l) Hệ thống phản hồi thông tin chất lượng không được thuê người từ bên ngoài. Chức năng cơ bản của hệ thống phản hồi thông tin chất lượng là đảm bảo tất cả các khiếm khuyết phát hiện được trong các cuộc đánh giá chất lượng độc lập của tổ chức được thanh tra đầy đủ và khắc phục kịp thời, để giám đốc điều hành được thông tin kịp thời về các vấn đề an toàn và sự tuân thủ Phần 5.

(m) Các báo cáo đánh giá chất lượng độc lập phải được gửi cho các bộ phận liên quan để khắc phục đúng thời hạn đặt ra. Thời hạn khắc phục phải được thảo luận với các bộ phận liên quan trước khi bộ phận chất lượng hoặc nhân viên đánh giá khẳng định thời hạn đó trong báo cáo. Các bộ phận liên quan phải khắc phục các khiếm

khuyết và thông báo cho bộ phận chất lượng hoặc nhân viên đánh giá theo dõi hoạt động khắc phục đó.

(n) Giám đốc điều hành phải thường xuyên họp với nhân viên dưới quyền để kiểm tra tiến trình khắc phục các khiếm khuyết. Đối với các AMO lớn, giám đốc điều hành có thể ủy quyền cho phụ trách chất lượng thực hiện các cuộc họp đó, nhưng hàng năm giám đốc điều hành phải họp ít nhất là 2 lần với các cán bộ điều hành để rà soát lại chức năng tổng thể, và nhận được ít nhất là báo cáo tóm tắt 6 tháng 1 lần về các khiếm khuyết và việc khắc phục các khiếm khuyết.

(o) Tất cả các hồ sơ liên quan đến đánh giá chất lượng độc lập và hệ thống thông tin phản hồi về chất lượng phải được lưu giữ ít nhất 2 năm sau ngày khắc phục xong khiếm khuyết.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.095: LẬP KẾ HOẠCH NHÂN LỰC

(a) AMO phải lập kế hoạch giờ công chứng tỏ tổ chức có đầy đủ nhân lực cho kế hoạch dự kiến thực hiện.

(b) Nếu AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường, kế hoạch sẽ phải liên quan đến việc đưa tàu bay về hanga.

(c) Kế hoạch giờ công phải thường xuyên được cập nhật.

Ghi chú: Công việc thực hiện trên bất kỳ tàu bay nào đăng ký ngoài Việt Nam phải được tính đến nếu việc đó ảnh hưởng đến kế hoạch giờ công.

(d) Việc giám sát chất lượng về sự tuân thủ kế hoạch giờ công phải đủ để đáp ứng yêu cầu của khoản (b), Điều 5.067.

(e) Các nhân viên kế hoạch, thợ máy, giám sát viên và nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được đánh giá về năng lực bằng đánh giá "thực tế công việc" hoặc thi liên quan đến các chức năng cụ thể của họ bên trong AMO trước khi cho phép làm việc độc lập.

(f) Để trợ giúp công tác đánh giá năng lực, phải có mô tả công việc cho từng vị trí.

(g) Nhân viên lập kế hoạch có khả năng diễn giải các yêu cầu bảo dưỡng thành các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng, và có nhận thức rõ không được phép thực hiện sai lệch so với chương trình bảo dưỡng tàu bay.

(h) Các thợ máy có khả năng thực hiện các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng phải đạt mọi tiêu chuẩn quy định trong chỉ dẫn bảo dưỡng và phải thông báo cho giám sát viên về các lỗi sai liên quan đến yêu cầu phải sửa chữa để xác lập lại tiêu chuẩn bảo dưỡng được yêu cầu.

(i) Các giám sát viên có khả năng đảm bảo rằng tất cả các nhiệm vụ (nội dung) bảo dưỡng được thực hiện và nếu không được thực hiện hoặc có bằng chứng rằng có nội dung (nhiệm vụ) bảo dưỡng không thể thực hiện được theo chỉ dẫn bảo dưỡng thì các vấn đề đó được báo cáo và được sự đồng ý của hệ thống đảm bảo chất lượng.

(j) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng có khả năng xác định khi nào tàu bay hoặc thiết bị tàu bay đủ điều kiện hoặc không đủ điều kiện cho phép khai thác.

(k) Nhân viên lập kế hoạch, giám sát viên, và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải chứng minh được sự hiểu biết về các quy trình của AMO liên quan đến vai trò cụ thể của họ.

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 5.095: ĐÀO TẠO NHÂN LỰC

(a) Công tác đào tạo đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được thực hiện bởi AMO hoặc tổ chức được AMO lựa chọn. Bất luận trường hợp nào, AMO cũng phải xây dựng được nội dung và tiêu chuẩn đào tạo, cũng như tiêu chuẩn tuyển chọn những người dự kiến sẽ đào tạo. Tiêu chuẩn tuyển chọn được xây dựng nhằm mục đích đảm bảo rằng các học viên sẽ có cơ hội hoàn thành tốt khóa học.

(b) Cuối khóa đào tạo phải tổ chức thi.

(c) Đào tạo ban đầu phải bao trùm:

(1) Lý thuyết kỹ thuật cơ bản liên quan đến cấu trúc thân cánh và các hệ thống lắp trên tàu bay theo cấp mà AMO dự kiến bảo dưỡng;

(2) Các thông tin chuyên biệt về loại tàu bay cụ thể mà cá nhân sẽ trở thành nhân viên xác nhận bảo dưỡng, bao gồm cả thông tin về ảnh hưởng của các sửa chữa và các hỏng hóc cấu trúc/hệ thống;

(3) Các quy trình của AMO liên quan đến các nhiệm vụ của đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng.

(d) Đào tạo định kỳ phải bao gồm các thay đổi của các quy trình trong nội bộ AMO và các thay đổi của tiêu chuẩn tàu bay/thiết bị tàu bay được bảo dưỡng.

(e) Chương trình đào tạo phải bao gồm các chi tiết về số người sẽ được nhận đào tạo ban đầu để được phân loại là nhân viên xác nhận bảo dưỡng sau một thời hạn nhất định.

(f) Chương trình đào tạo do AMO xây dựng cho đội ngũ nhân viên bảo dưỡng và đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải bao gồm đào tạo về kiến thức và kỹ năng liên quan đến khả năng con người, bao gồm cả kỹ năng phối hợp với các nhân viên bảo dưỡng khác và tổ lái.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.097: HỒ SƠ NHÂN VIÊN XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng tối thiểu phải bao gồm các thông tin sau:

(1) Họ và tên;

(2) Ngày tháng năm sinh;

(3) Đào tạo cơ bản;

(4) Loại hình đào tạo;

(5) Đào tạo định kỳ;

(6) Kinh nghiệm;

(7) Phân loại liên quan đến phê chuẩn;

(8) Phạm vi được ủy quyền;

(9) Ngày tháng năm cấp ủy quyền lần đầu;

(10) Ngày tháng năm hết hạn ủy quyền;

(11) Số Giấy chứng nhận ủy quyền.

(b) Hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được kiểm soát, nhưng không nhất thiết phải do bộ phận chất lượng của AMO quản lý.

(c) Số lượng người được phép tiếp cận hệ thống hồ sơ phải được hạn chế để giảm thiểu khả năng hồ sơ bị sửa chữa một cách không được phép và để hạn chế việc tiếp cận của những người không được phép tiếp cận các hồ sơ cá nhân.

(d) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng phải được tiếp cận ở mức độ hợp lý hồ sơ của mình, khi có nhu cầu.

(e) Cục HKVN được quyền tiếp cận và kiểm tra hệ thống hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng để cấp phê chuẩn lần đầu và gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn phê chuẩn, hoặc khi Cục HKVN có lý do lo lắng về năng lực của một nhân viên xác nhận bảo dưỡng cụ thể nào đó.

(f) AMO phải lưu giữ hồ sơ nhân viên xác nhận bảo dưỡng ít nhất 02 năm sau khi nhân viên đó chấm dứt hợp đồng làm việc với AMO hoặc sau khi thu hồi ủy quyền của nhân viên đó. Khi được yêu cầu, AMO phải cung cấp cho nhân viên xác nhận bảo dưỡng bản sao hồ sơ của họ, khi họ không làm việc cho AMO nữa.

(g) Hồ sơ ủy quyền phải làm theo cách thức sao cho phạm vi ủy quyền của nhân viên xác nhận bảo dưỡng được rõ ràng, và bất kể người nào được phép có thể kiểm tra hồ sơ đó. Nếu sử dụng mã để xác định phạm vi ủy quyền, thì phải có diễn giải hồ sơ.

(h) Nhân viên xác nhận bảo dưỡng không yêu cầu phải luôn mang theo Giấy chứng nhận ủy quyền, nhưng phải xuất trình nó trong thời hạn hợp lý, khi có yêu cầu từ người có quyền yêu cầu.

Ghi chú: Ngoài bộ phận chất lượng hoặc các giám sát viên bảo dưỡng, những người được quyền là đại diện của Cục HKVN.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.135: CÁC YÊU CẦU VỀ CƠ SỞ NHÀ XƯỞNG

(a) Trong quá trình thực hiện các công việc bảo dưỡng tàu bay, phải có hanga đủ rộng để chứa được tàu bay.

(b) Nếu AMO không có hanga, thì các khuyến cáo sau có thể áp dụng:

(1) Chứng minh có hợp đồng thuê hanga;

(2) Chứng minh hanga đủ rộng để thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch bằng chuẩn bị sơ đồ bố trí tàu bay trong hanga theo chương trình bảo dưỡng;

(3) Thường xuyên cập nhật sơ đồ bố trí tàu bay trong hanga;

(4) Đối với bảo dưỡng thiết bị tàu bay, phải đảm bảo xưởng bảo dưỡng thiết bị đủ rộng để bố trí các thiết bị sẽ được bảo dưỡng theo kế hoạch;

(5) Phải đảm bảo cấu trúc hanga và các xưởng bảo dưỡng thiết bị được bảo vệ khỏi mưa, mưa đá, băng tuyết, gió, bụi v.v…

(6) Đảm bảo sàn xưởng bảo dưỡng thiết bị được sơn phủ để giảm thiểu sự hình thành bụi; và

(7) Chứng minh khả năng tiếp cận hanga để sử dụng trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt để thực hiện các dạng bảo dưỡng định kỳ nhỏ/hoặc khắc phục hỏng hóc kéo dài.

(c) Đội ngũ nhân viên bảo dưỡng tàu bay phải được cung cấp một khu vực, nơi họ có thể nghiên cứu các chỉ dẫn bảo dưỡng và hoàn thiện hồ sơ bảo dưỡng một cách hoàn hảo.

Ghi chú: có thể kết hợp một số hoặc tất cả các yêu cầu trên vào một văn phòng tùy thuộc đội ngũ nhân viên có đầy đủ phòng làm việc để thực hiện các nhiệm vụ được phân công.

(d) Hanga chứa tàu bay cùng với văn phòng làm việc phải đảm bảo tiêu chuẩn vệ sinh, hiệu quả và môi trường làm việc thoải mái.

(1) Nhiệt độ phải duy trì ở mức thoải mái;

(2) Bụi và các ô nhiễm không khí khác phải hạn chế ở mức tối thiểu ở khu vực làm việc và không để đạt tới mức có thể nhìn thấy bằng mắt thường trên bề mặt tàu bay/thiết bị tàu bay;

(3) Mức chiếu sáng phải đủ để đảm bảo các công việc kiểm tra và bảo dưỡng được thực hiện;

(4) Mức tiếng ồn không được để tăng tới điểm làm ảnh hưởng tiêu cực tới đội ngũ nhân viên trong quá trình thực hiện các công việc kiểm tra. Nếu việc kiểm soát nguồn tiếng ồn là không thực tế, thì các nhân viên đó phải được trang bị các thiết bị cá nhân cần thiết để tránh tiếng ồn quá mức gây ảnh hưởng đến quá trình làm việc.

(e) Khi nhiệm vụ bảo dưỡng yêu cầu áp dụng các điều kiện môi trường cụ thể khác với các điều kiện nêu trên, thì các điều kiện đó phải được tuân thủ (các điều kiện cụ thể được nêu trong các hướng dẫn bảo dưỡng được phê chuẩn).

(f) Nếu môi trường làm việc cho bảo dưỡng nội trường suy giảm tới mức không thể chấp nhận về nhiệt độ, độ ẩm, mưa đá, băng tuyết, gió, ánh sáng, bụi/các ô nhiễm không khí khác, thì công việc bảo dưỡng hoặc kiểm tra phải tạm dừng cho đến khi các điều kiện đáp ứng yêu cầu được khôi phục.

(g) Đối với bảo dưỡng nội trường và ngoại trường, khi mà ô nhiễm không khí gây lớp bụi có thể nhìn thấy bằng mắt thường trên bề mặt, thì tất cả các hệ thống nhạy cảm phải được che phủ cho đến khi các điều kiện đáp ứng yêu cầu được khôi phục.

(h) Các nhà kho bảo quản thiết bị tàu bay dùng được phải sạch sẽ, thông gió tốt và duy trì nhiệt độ khô ổn định để giảm thiểu tác động của sự ngưng đọng hơi nước.

(i) Các khuyến cáo tiêu chuẩn phải được tuân thủ cho các thiết bị tàu bay cụ thể.

(j) Các giá đỡ phải đủ cứng, vững để đỡ các thiết bị lớn, sao cho các thiết bị đó không bị hư hỏng.

(k) Khi có thể, tất cả thiết bị tàu bay phải được để trong bao gói bằng vật liệu bảo vệ để giảm thiểu hư hỏng và ô-xy hóa trong quá trình bảo quản.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.137: THIẾT BỊ, DỤNG CỤ VÀ VẬT LIỆU

(a) Tất cả các thiết bị, dụng cụ và thiết bị kiểm tra cần thiết để quyết định chấp thuận và/hoặc tìm khiếm khuyết về đủ điều kiện bay phải được truy nguyên tới các chuẩn được Cục HKVN phê chuẩn.

(b) Ngoại trừ đã nêu tại khoản (a), trường hợp dụng cụ thiết bị và thiết bị kiểm tra do nước ngoài sản xuất, các chuẩn do quốc gia sản xuất cung cấp có thể được sử dụng nếu được Cục HKVN công nhận.

(c) Nếu nhà sản xuất quy định loại dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng, thì dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng đó phải được sử dụng, ngoại trừ nhà sản xuất chỉ rõ việc sử dụng dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra chuyên dụng tương đương.

(d) Ngoại trừ quy định nêu tại khoản (c), dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra khác với dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra được khuyến cáo bởi nhà sản xuất sẽ được chấp thuận ít nhất trên cơ sở sau:

(1) AMO phải có quy trình trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng nếu có ý định sử dụng dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra khác với dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo;

(2) AMO phải có chương trình bao gồm:

(i) Mô tả quy trình được sử dụng để xác định năng lực của nhân viên đưa ra quyết định về sự tương đương của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra;

(ii) Thực hiện và lập hồ sơ so sánh giữa tiêu chuẩn kỹ thuật của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo và dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra đề nghị được sử dụng;

(iii) Đảm bảo rằng các giới hạn, thông số và độ tin cậy của dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra đề nghị được sử dụng là tương đương với dụng cụ, thiết bị, hoặc dụng cụ kiểm tra do nhà sản xuất khuyến cáo;

(iv) Đảm bảo dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra tương đương có khả năng thực hiện nhiệm vụ bảo dưỡng thích hợp, các phép thử thông thường hoặc hiệu chuẩn, và kiểm tra tất cả các thông số của tàu bay hoặc thiết bị tàu bay trong quá trình bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn.

(3) AMO phải kiểm soát hoàn toàn dụng cụ, thiết bị hoặc dụng cụ kiểm tra tương đương (sở hữu, thuê mượn v.v…);

(e) AMO thực hiện bảo dưỡng nội trường phải có đủ trang thiết bị, xe nâng, dàn dock để tiếp cận và kiểm tra tàu bay, sao cho tàu bay có thể được kiểm tra một cách hoàn hảo.

(f) AMO phải có quy trình định kỳ kiểm tra/phục vụ và hiệu chuẩn dụng cụ, thiết bị, và thiết bị kiểm tra và chỉ rõ cho người sử dụng biết rõ dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra đó ở trong giới hạn kiểm tra và hiệu chuẩn, hoặc bảo dưỡng.

(g) AMO phải có quy trình sử dụng chuẩn (sơ cấp, thứ cấp hoặc truyền chuẩn) để thực hiện hiệu chuẩn; chuẩn đó không được sử dụng để thực hiện bảo dưỡng.

(h) AMO phải sử dụng hệ thống đánh dấu tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra để có thông tin về hạn kiểm tra, phục vụ hoặc hiệu chuẩn, và nếu dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra không sử dụng được vì một lý do bất kỳ, thì phải được cách ly.

(i) AMO phải sử dụng hệ thống đánh dấu tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra để có thông tin khi nào thì các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra không được sử dụng để thực hiện chấp thuận và/hoặc tìm khiếm khuyết ảnh hưởng đến tình trạng đủ điều kiện bay.

(j) AMO phải duy trì danh mục đăng ký tất cả các dụng cụ, thiết bị và thiết bị kiểm tra được hiệu chuẩn, cùng với hồ sơ hiệu chuẩn và các chuẩn được sử dụng.

(k) Tần suất kiểm tra, bảo dưỡng hoặc hiệu chuẩn phải phù hợp với chỉ dẫn của nhà sản xuất, ngoại trừ trường hợp AMO có thể chứng minh bằng kết quả rằng chu kỳ hiệu chuẩn khác là thích hợp cho những trường hợp cụ thể và được Cục HKVN phê chuẩn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.140: DỮ LIỆU ĐƯỢC PHÊ CHUẨN

(a) AMO phải có đầy đủ tất cả các dữ liệu được phê chuẩn thích hợp để trợ giúp công việc được thực hiện từ Cục HKVN, tổ chức thiết kế tàu bay, thiết bị tàu bay, và các tổ chức được phê chuẩn khác của quốc gia sản xuất và quốc gia thiết kế, một cách thích hợp. Các dữ liệu đó có thể là:

(1) Các hướng dẫn thực hiện quy chế hàng không;

(2) Các tài liệu hướng dẫn liên quan;

(3) Các chỉ lệnh đủ điều kiện bay;

(4) Các tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng của nhà sản xuất;

(5) Các tài liệu hướng dẫn sửa chữa;

(6) Các tài liệu hướng dẫn kiểm tra cấu trúc bổ sung;

(7) Các thông báo kỹ thuật;

(8) Các thư thông báo;

(9) Các chỉ dẫn kỹ thuật;

(10) Tài liệu về cải tiến;

(11) Chương trình bảo dưỡng tàu bay;

(12) Hướng dẫn NDT, v.v…

Ghi chú: Khoản (a) chủ yếu tham chiếu đến các dữ liệu được sao chép từ chủ sở hữu Giấy chứng nhận phê chuẩn loại (TC) và Cục HKVN sang tài liệu của AMO, chẳng hạn như các phiếu công việc bảo dưỡng hoặc cơ sở dữ liệu máy tính.

Ghi chú: Để được Cục HKVN chấp thuận, việc đảm bảo sự chính xác của việc sao chép là quan trọng.

(b) AMO phải xác lập quy trình để giám sát tình trạng sửa đổi của tất cả các dữ liệu được phê chuẩn và duy trì việc kiểm tra tất cả các sửa đổi được nhận thông qua đặt mua tất cả các tài liệu sửa đổi.

(c) Dữ liệu được phê chuẩn phải có đủ tại khu vực làm việc ở gần tàu bay hoặc thiết bị tàu bay được bảo dưỡng, để các giám sát viên, thợ máy và nhân viên xác nhận bảo dưỡng nghiên cứu.

(d) Nếu sử dụng hệ thống máy tính để duy trì các dữ liệu được phê chuẩn, thì phải có đủ các máy tính đầu cuối để có thể truy cập dễ dàng, ngoại trừ trường hợp hệ thống máy tính có thể cho in các dữ liệu ra giấy. Nếu sử dụng máy đọc/in vi phim, thì cũng áp dụng các yêu cầu tương tự.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 5.150: XÁC NHẬN BẢO DƯỠNG

(a) Xác nhận bảo dưỡng được yêu cầu cho các trường hợp sau:

(1) Trước chuyến bay, khi thực hiện xong gói công việc bảo dưỡng định kỳ bất kỳ cho tàu bay, theo chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn, bất kể đó là bảo dưỡng nội trường hay bảo dưỡng ngoại trường;

Ghi chú: Chỉ trong các trường hợp đặc biệt, bảo dưỡng định kỳ mới có thể được trì hoãn, và phải phù hợp với các quy trình nêu trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng của AMO. Trong tất các trường hợp, AMO phải cung cấp cho chủ sở hữu/Người khai thác danh mục các hỏng hóc chưa được khắc phục có thể còn tồn tại.

(2) Trước chuyến bay, khi thực hiện xong việc khắc phục hỏng hóc bất kỳ, trong quá trình tàu bay được khai thác giữa hai lần bảo dưỡng định kỳ;

(3) Khi thực hiện xong việc bảo dưỡng thiết bị tàu bay tháo khỏi tàu bay.

(b) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải có cam kết "Xác nhận công việc nêu trên, ngoại trừ nêu khác, đã được thực hiện phù hợp với các hướng dẫn thực hiện quy chế hiện hành và theo kết quả của công việc đó, tàu bay/thiết bị tàu bay được kết luận là đủ điều kiện để đưa vào khai thác".

(c) Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải tham chiếu các dữ liệu quy định trong các chỉ dẫn của nhà sản xuất hoặc Người khai thác, hoặc chương trình bảo dưỡng tàu bay, mà bản thân nó có thể tham chiếu chéo tới các chỉ dẫn của nhà sản xuất trong hướng dẫn bảo dưỡng, thông báo kỹ thuật, v.v…

(d) Nếu các chỉ dẫn bao gồm yêu cầu đảm bảo rằng kích thước hoặc số liệu thử phải nằm trong dung sai cụ thể, thì kích thước hoặc số liệu thử phải được ghi lại, ngoại trừ trường hợp chỉ dẫn cho phép sử dụng các calip GO/NO (LỌT/KHÔNG LỌT) để đo. Lời khẳng định trong cột kết quả đo kích thước hoặc số liệu thử "bình thường" hoặc "trong giới hạn dung sai" thường là không đủ.

(e) Ngày tháng năm công việc bảo dưỡng được thực hiện phải ghi rõ, khi công việc đó có liên quan đến các quy định giới hạn thọ mệnh hoặc đại tu như thời gian theo lịch/giờ bay/số chuyến bay/lần hạ cánh v.v…, một cách thích hợp.

(f) Khi công việc bảo dưỡng lớn được thực hiện, có thể lập tóm lược công việc bảo dưỡng cùng với tham chiếu chéo tới gói công việc chứa đầy đủ các chi tiết về công việc bảo dưỡng được thực hiện, cho Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác. Thông tin kích thước phải được lưu trong hồ sơ gói công việc.

(g) Người cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác phải sử dụng chữ ký, hoặc dấu xác nhận, ngoại trừ trường hợp sử dụng hệ thống máy tính để cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác. Trong trường hợp này, Cục HKVN phải được đảm bảo là chỉ những cá nhân cụ thể mới có thể cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn cho phép khai thác.

Ghi chú: Một phương pháp tuân thủ là sử dụng thẻ từ hoặc thẻ quang cá nhân cùng với số nhận dạng cá nhân (PIN) làm mật khẩu máy tính và chỉ có cá nhân biết.

Phần 6
QUY ĐỊNH VỀ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

6.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

6.003 GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ

6.005 CÁC CHỮ VIẾT TẮT

6.007 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ

CHƯƠNG B. PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

6.010 HỆ THỐNG CUNG CẤP, PHÂN PHỐI VÀ HIỂN THỊ NGUỒN

6.013 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ ĐỘNG CƠ ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

6.015 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

6.017 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY CÓ ĐIỀU KHIỂN HOẶC BAY ĐÊM

6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

6.023 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY VỚI 02 NGƯỜI LÁI

6.025 ĐỒNG HỒ TRẠNG THÁI DỰ PHÒNG ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.027 TỰ ĐỘNG LÁI

6.030 HỆ THỐNG ỔN ĐỊNH CỦA TRỰC THĂNG THEO IFR ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.033 ĐÈN SỬ DỤNG TRÊN TÀU BAY

6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC

6.037 THIẾT BỊ GẠT NƯỚC KÍNH BUỒNG LÁI

6.040 THIẾT BỊ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

6.043 THIẾT BỊ RA ĐA THỜI TIẾT TRÊN TÀU BAY ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.045 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TÀU BAY HẠ CÁNH TRÊN BIỂN

6.047 KHAI THÁC MỌI THỜI TIẾT

CHƯƠNG C. THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ DẪN ĐƯỜNG

6.050 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC

6.053 THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.055 TAI NGHE TRÙM ĐẦU VÀ ỐNG NÓI

6.057 HỆ THỐNG PHÁT THÔNG BÁO ĐỘ CAO

6.060 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG

6.063 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC (RNP VÀ MNPS)

6.065 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG SỬ DỤNG QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

6.067 QUẢN LÝ DỮ LIỆU DẪN ĐƯỜNG ĐIỆN TỬ

CHƯƠNG D. THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ CẢNH BÁO

6.070 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI HỆ THỐNG CẢNH BÁO

6.073 THIẾT BỊ CẢNH BÁO CÀNG BẰNG ÂM THANH

6.075 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘ CAO

6.077 HỆ THỐNG CẢNH BÁO GẦN MẶT ĐẤT

6.080 HỆ THỐNG TRÁNH VA CHẠM TRÊN KHÔNG (ACAS)

6.083 HỆ THỐNG CẢNH BÁO TRƯỚC GIÓ CẮT ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN PHẢN LỰC

6.085 THIẾT BỊ PHÁT HIỆN BỨC XẠ ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.087 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘNG ÁP

CHƯƠNG E. THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

6.090 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY VÀ GHI ÂM

6.093 THIẾT BỊ GHI ÂM BUỒNG LÁI

6.095 THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU THÔNG TIN LIÊN LẠC LIÊN KẾT

6.097 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

CHƯƠNG F. THIẾT BỊ BẢO VỆ TỔ BAY

6.100 AN NINH BUỒNG LÁI

6.103 TRANG BỊ AN TOÀN CHO TỔ BAY

6.105 MẶT NẠ DƯỠNG KHÍ SỬ DỤNG NHANH

6.107 TRANG BỊ VÀ VỊ TRÍ AN TOÀN CỦA TIẾP VIÊN

6.110 THIẾT BỊ PHÒNG ĐỘC (PBE)

CHƯƠNG G. THIẾT BỊ LIÊN QUAN ĐẾN HÀNH KHÁCH

6.120 CHỖ NGỒI VÀ DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

6.123 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

6.125 HỆ THỐNG PHÁT THANH

6.127 HỆ THỐNG ĐÀM THOẠI NỘI BỘ

6.130 LOA PHÁT THANH ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.133 CỬA THOÁT HIỂM

6.135 VÁCH NGĂN GIỮA HÀNH KHÁCH VÀ LỐI RA

6.137 THIẾT BỊ TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

6.140 THIẾT BỊ TRONG KHOANG HÀNG VÀ NGĂN ĐỂ HÀNH LÝ

6.143 HỆ THỐNG ĐÈN KHẨN NGUY

CHƯƠNG H. THIẾT BỊ KHẨN NGUY

6.150 THIẾT BỊ KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TẤT CẢ TÀU BAY

6.153 HỘP SƠ CỨU

6.155 TÚI CẤP CỨU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.157 BÌNH CỨU HỎA XÁCH TAY

6.160 BÌNH CỨU HỎA BUỒNG VỆ SINH

6.163 THIẾT BỊ BÁO KHÓI BUỒNG VỆ SINH

6.165 RÌU - ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

6.167 BÌNH Ô-XY VÀ HỆ THỐNG PHÂN PHỐI

6.170 THIẾT BỊ NỔI CÁ NHÂN

6.173 THUYỀN PHAO

6.175 HỘP CỨU SINH

6.177 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU KHẨN NGUY

6.180 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU ĐỊNH VỊ KHẨN NGUY (ELT)

6.183 THIẾT BỊ NỔI KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG

6.185 ĐÁNH DẤU CÁC ĐIỂM PHÁ THOÁT HIỂM

6.187 THIẾT BỊ PHÂN PHỐI Ô-XY CẤP CỨU

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.033: HỆ THỐNG ĐÈN TRÊN TÀU BAY

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.047: YÊU CẦU ĐỐI VỚI KHAI THÁC TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.097: THAM SỐ CỦA THIẾT BỊ GHI ÂM KHOANG BUỒNG LÁI

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.133: THIẾT BỊ CỬA THOÁT HIỂM

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.167: CUNG CẤP Ô-XY CHO MÁY BAY BUỒNG HỞ

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.167: CUNG CẤP Ô-XY CHO MÁY BAY BUỒNG KÍN

CHƯƠNG A. QUY ĐỊNH CHUNG

6.001 PHẠM VI ÁP DỤNG

(a) Phần này quy định về phương tiện và thiết bị đối với:

(1) Tất cả các chuyến bay nội địa và quốc tế đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam;

(2) Tất cả tàu bay được khai thác với mục đích vận tải hàng không thương mại bởi người có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay do Cục HKVN cấp;

(3) Chuyến bay trong lãnh thổ Việt Nam bởi các quốc gia khác thuộc Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

(b) Phần này được áp dụng đối với tất cả người sở hữu, Người khai thác tàu bay và tổ bay đối với tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam và những người, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng đối với những tàu bay đó.

6.003 GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ

(a) Trong Chương này, những thuật ngữ sau đây được giải thích như sau:

Ghi chú: Các khái niệm khác liên quan đến hàng không được giải thích tại Phần 1 của Bộ quy chế an toàn hàng không này.

(1) Thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn nguy (ELT) là thuật ngữ chung chỉ thiết bị truyền các tín hiệu phân biệt trên tần số quy định, phụ thuộc vào việc sử dụng có thể kích hoạt bởi lực va chạm mạnh hoặc bằng tay, bao gồm các loại thiết bị sau:

(i) Loại cố định tự động (ELT(AF)). Loại ELT này tự động kích hoạt và được gắn cố định vào tàu bay;

(ii) Loại có thể tháo rời (ELT(AP)). Loại ELT này tự động kích hoạt và được gắn chặt vào tàu bay nhưng dễ dàng tháo ra khỏi tàu bay;

(iii) Loại tự động triển khai {ELT(AD)}. Loại ELT này được gắn chặt vào tàu bay và tự động triển khai, kích hoạt khi bị va chạm mạnh, và trong một số trường hợp, nó được triển khai và kích hoạt bởi bộ phận cảm biến thủy tĩnh; loại thiết bị này có thể được triển khai bằng tay;

(iv) Loại thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn nguy cứu sinh {ELT(S)}. Loại ELT này tháo rời khỏi tàu bay, xếp gọn gàng, dễ dàng cho việc sử dụng trong trường hợp khẩn nguy, được những người trong tình trạng nguy cấp kích hoạt bằng tay.

(2) Thiết bị ghi tham số bay (Flight recorder). Bất kỳ loại thiết bị ghi tham số bay được lắp trên tàu bay với mục đích bổ sung thông tin trong việc điều tra sự cố hoặc tai nạn.

6.005 CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Trong Chương này, các chữ viết tắt được hiểu như sau:

AOC - Giấy chứng nhận Người khai thác;

DME - Thiết bị đo khoảng cách;

ELT - Thiết bị phát tín hiệu định vị khẩn nguy;

ILS - Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị;

IFR - Quy tắc bay bằng thiết bị;

IMC - Điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị;

MEL - Danh mục thiết bị tối thiểu;

MNPS - Áp dụng tính năng dẫn đường tối thiểu;

PBE - Thiết bị bảo vệ thở;

RVSM - Giảm phân cách cao tối thiểu;

VFR - Quy tắc bay bằng mắt;

VMC - Điều kiện khí tượng bay bằng mắt;

VOR - Dải tần số vô hướng rất cao.

6.007 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ

(a) Mọi tàu bay phải được lắp đặt các thiết bị để phục vụ tổ bay thực hiện:

(1) Kiểm soát đường bay của tàu bay;

(2) Thực hiện các cơ động cần thiết theo quy định;

(3) Kiểm soát được tàu bay trong những điều kiện khai thác có thể xảy ra.

(b) Để được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay, các phương tiện và thiết bị nêu trong Chương này phải được:

(1) Lắp đặt hoặc mang theo một cách thích hợp trên tàu bay;

(2) Phù hợp với từng loại tàu bay;

(3) Phù hợp với từng tình huống khai thác của tàu bay;

(4) Đáp ứng tiêu chuẩn do Cục HKVN ban hành hoặc công nhận áp dụng.

(c) Mọi phương tiện và thiết bị lắp đặt trên tàu bay phải phù hợp với cấu hình tàu bay được xác định tại Giấy chứng nhận loại, loại hình khai thác đáp ứng các quy định về đủ điều kiện bay, được Cục HKVN phê chuẩn.

(d) Đối với tàu bay không đăng ký mang quốc tịch Việt Nam khai thác ở Việt Nam với chương trình kiểm soát đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký cấp, người sở hữu/khai thác phải đảm bảo rằng các phương tiện và thiết bị quy định trên tàu bay được lắp đặt phù hợp và kiểm soát chặt chẽ theo các quy định của quốc gia đăng ký.

(e) Không được thực hiện chuyến bay, trừ khi các thiết bị lắp trên tàu bay:

(1) Đáp ứng các quy định tối thiểu về khai thác và đủ điều kiện bay của tất cả các tiêu chuẩn áp dụng, bao gồm cả Phụ ước 10, Tập 1 của ICAO;

(2) Được lắp đặt sao cho từng thiết bị của hệ thống thông tin liên lạc,và/hoặc dẫn đường bị hỏng sẽ không ảnh hưởng đến độ an toàn của thông tin liên lạc và/hoặc dẫn đường trong khi bay;

(3) Trong điều kiện sử dụng được đối với từng loại hình khai thác đã được định trước, ngoại trừ được quy định trong tài liệu MEL.

(f) Nếu thiết bị được một thành viên tổ bay sử dụng tại vị trí của người đó trong suốt chuyến bay, thiết bị đó phải được lắp đặt sao cho từ vị trí của người đó có thể đọc được dễ dàng;

(g) Nếu một thiết bị được sử dụng bởi từ 02 thành viên tổ bay trở lên, thiết bị đó phải được lắp đặt sao cho tất cả các thành viên sử dụng có thể đọc được dễ dàng từ các vị trí của họ.

(h) Tàu bay phải được trang bị số lượng cầu chì và bóng đèn dự phòng thích hợp để có thể thay thế trong khi bay. Phải có 03 cầu chì và 03 bóng đèn dự phòng đối với từng chủng loại.

(i) Trong trường hợp cần thiết, Cục HKVN có thể yêu cầu lắp đặt thêm phương tiện và thiết bị để đảm bảo an toàn cho khai thác bay.

CHƯƠNG B. PHƯƠNG TIỆN VÀ THIẾT BỊ TÀU BAY

6.010 HỆ THỐNG CUNG CẤP, PHÂN PHỐI VÀ HIỂN THỊ NGUỒN

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay, trừ khi được trang bị:

(1) Một hệ thống cung cấp và phân phối nguồn đáp ứng các quy định về đủ điều kiện bay đối với từng loại tàu bay;

(2) Đối với tàu bay thân rộng và tàu bay mang động cơ tuốc-bin, hệ thống cung cấp và phân phối nguồn phải đáp ứng tạo ra một nguồn cung cấp bên ngoài và phân phối đủ năng lượng cho hoạt động của các phương tiện và thiết bị, trong trường hợp một trong những hệ thống nguồn hoặc thiết bị cung cấp năng lượng bị hỏng;

(3) Phương tiện hiển thị nguồn điện thích hợp cung cấp cho các đồng hồ bay theo quy định.

(b) Đối với tàu bay thân rộng và tàu bay động cơ tuốc-bin, nguồn năng lượng cung cấp cho động cơ, trong trường hợp được sử dụng phải có trên các động cơ riêng biệt.

6.013 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ ĐỘNG CƠ ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một đồng hồ đo tốc độ vòng quay cho từng động cơ;

(2) Một đồng hồ đo áp suất dầu nhờn cho từng động cơ sử dụng hệ thống áp suất;

(3) Một đồng hồ đo nhiệt độ cho từng hệ thống làm lạnh bằng chất lỏng;

(4) Một đồng hồ đo nhiệt độ dầu nhờn cho từng hệ thống làm lạnh bằng không khí;

(5) Một đồng hồ đo áp suất cho mỗi động cơ;

(6) Một dụng cụ đo lượng nhiên liệu cho từng thùng chứa nhiên liệu được sử dụng.

(b) Đối với vận tải hàng không thương mại, tàu bay có động cơ pit-tông với trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg chỉ được khai thác nếu tàu bay được trang bị:

(1) Đối với mỗi lá cánh quạt có chế độ xoay lá (reversible propeller) có thiết bị hiển thị cho người lái biết khi cánh quạt trong trạng thái xoay lá;

(i) Thiết bị phải được hoạt động tại mọi thời điểm khi cánh quạt bắt đầu xoay lá;

(ii) Tín hiệu thiết bị nhận được lấy từ góc lá cánh quạt hoặc được trực tiếp phản hồi từ đó.

(2) Một đồng hồ báo nhiệt độ bộ chế hòa khí cho từng động cơ;

(3) Một đồng hồ báo nhiệt độ xi-lanh cho từng động cơ được làm lạnh bằng không khí;

(4) Một đồng hồ chỉ áp suất nhiên liệu cho từng động cơ;

(5) Một đồng hồ chỉ lưu lượng, một đồng hồ chỉ lượng dầu nhờn cho từng thùng chứa khi sử dụng nhiên liệu dự phòng;

(6) Một đồng hồ chỉ nhiệt độ dầu nhờn cho từng động cơ;

(7) Một đồng hồ cảnh báo áp suất nhiên liệu độc lập cho từng động cơ hoặc một thiết bị cảnh báo chính cho tất cả động cơ.

(c) Cục HKVN có thể cho phép hoặc yêu cầu một số thiết bị khác đối với tàu bay động cơ tuôc-bin, đảm bảo độ an toàn cao hơn.

(d) Đối với vận tải hàng không thương mại, không được phép khai thác tàu bay một động cơ tuôc-bin vào ban đêm hoặc theo IFR trừ khi tàu bay đó được trang bị một hệ thống tự động theo dõi xu hướng hoạt động của động cơ.

6.015 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI TẤT CẢ CÁC CHUYẾN BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một la bàn từ;

(2) Một đồng hồ chính xác chỉ thời gian theo giờ, phút và giây;

(3) Một đồng hồ đo độ cao khí áp với thang đo bằng feet và hectopascal/minibar, có thể đặt được bất kỳ khí áp nào trong khi bay;

(4) Một đồng hồ tốc độ đo bằng km/h (hoặc knot);

(5) Một số phương tiện và thiết bị khác theo quy định.

(b) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay với tốc độ được thể hiện bằng khái niệm số MACH, trừ khi được lắp đặt đồng hồ số MACH;

(c) Các thiết bị được sử dụng phải được lắp đặt sao cho bất kỳ người lái nào từ vị trí ngồi của họ có thể đọc được các chỉ thị trên đồng hồ một cách dễ dàng.

(d) Khi một phương tiện được sử dụng để chuyển đổi một thiết bị từ hệ thống khai thác chính sang hệ thống có thể lựa chọn, phương tiện đó phải được nằm ở vị trí dễ kiểm soát và được đánh dấu để dễ nhận biết.

6.017 THIẾT BỊ ĐO THAM SỐ CHUYẾN BAY ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY CÓ ĐIỀU KHIỂN HOẶC BAY ĐÊM

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện các chuyến bay được kiểm soát hoặc bay đêm, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một đồng hồ tốc độ lượn vòng;

(2) Một đồng hồ chỉ vòng và trượt cạnh;

(3) Một đồng hồ chân trời;

(4) Một đồng hồ chỉ hướng bay.

6.020 YÊU CẦU VỀ THIẾT BỊ VÀ HỆ THỐNG ĐỐI VỚI QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện chuyến bay theo IFR trừ khi được trang bị những thiết bị đáp ứng các yêu cầu về những chuyến bay đêm và những chuyến bay có điều khiển và:

(1) Một hệ thống đồng hồ tốc độ với ống không tốc được sưởi ấm hoặc thiết bị tương đương để ngăn ngừa sự cố đóng băng hoặc ngưng tụ nước;

(2) Một đồng hồ tốc độ lên xuống;

(3) Đối với vận tải hàng không thương mại: phải có tối thiểu 02 đồng hồ cảm biến áp suất độ cao được hiển thị bằng kim và bằng số, hoặc thiết bị tương đương;

(i) Trường hợp ngoại lệ: tàu bay cánh quạt một người lái có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5700kg chỉ yêu cầu 01 đồng hồ đo cao khí áp;

(ii) Trường hợp ngoại lệ: quy định tại Điều 6.020 có thể được đáp ứng bằng một tổ hợp thiết bị hoặc tổ hợp hệ thống quản lý điều hành bay sao cho trong 03 thiết bị riêng biệt đều có hệ thống bảo vệ để tránh sự hỏng hóc tổng thể.

(4) Đối với vận tải hàng không thương mại: hai hệ thống áp suất tĩnh;

(i) Trường hợp ngoại lệ: tàu bay cánh quạt có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5700kg chỉ yêu cầu 01 hệ thống tĩnh áp kèm theo một nguồn tĩnh áp có thể thay thế;

(5) Một đồng hồ chỉ nguồn điện cung cấp thích hợp với các thiết bị con quay hồi chuyển (gyroscopic instruments);

(6) Một đồng hồ trong buồng lái chỉ nhiệt độ bên ngoài;

(7) Đối với vận tải hàng không thương mại, một nguồn điện thích hợp cho tất cả các thiết bị điện tử và vô tuyến, bao gồm:

(i) Đối với tàu bay nhiều động cơ, tối thiểu phải có 02 máy phát điện hoặc biến điện và mỗi chiếc phải được lắp trên một động cơ riêng biệt sao cho một nửa trong số đó có khả năng cung cấp đủ điện cho tất cả phương tiện và thiết bị cần thiết cho sự khai thác khẩn nguy an toàn của tàu bay; ngoại trừ đối với trực thăng nhiều động cơ, 02 máy phát điện có thể được lắp trên bộ chuyển động của rô-to chính;

(ii) Hai nguồn cung cấp năng lượng độc lập (trong số các nguồn của tàu bay), trong đó có ít nhất 01 nguồn là một bơm vận hành bằng động cơ hoặc máy phát điện, được lắp đặt sao cho một trong hai nguồn hỏng không ảnh hưởng đến tình trạng các thiết bị hoặc nguồn khác.

6.023 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI KHAI THÁC BAY VỚI 02 NGƯỜI LÁI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay với 02 người lái với điều kiện vị trí của từng người lái phải được trang bị các thiết bị sau:

(1) Một đồng hồ đo tốc độ;

(2) Một đồng hồ đo độ cao khí áp;

(3) Một đồng hồ tốc độ lên xuống;

(4) Một đồng hồ chỉ lượn vòng và trượt cạnh (hoặc đồng hồ chỉ lượn vòng kết hợp với chỉ cạnh);

(5) Một đồng hồ trạng thái; và

(6) Một đồng hồ chỉ hướng bay.

(b) Các thiết bị bay tại vị trí của người lái phụ phải được đánh dấu, hiển thị và chiếu sáng giống như của người lái chính.

6.025 ĐỒNG HỒ TRẠNG THÁI DỰ PHÒNG ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện bay vận tải hàng không thương mại theo quy tắc bay IFR đối với các loại tàu bay sau đây với điều kiện tàu bay được trang bị một đồng hồ trạng thái dự phòng:

(1) Tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg; hoặc

(2) Tàu bay có cấu hình được phê chuẩn lớn hơn 9 hành khách;

(3) Trực thăng loại 1 hoặc 2.

(b) Đồng hồ trạng thái dự phòng này phải đáp ứng:

(1) Hoạt động độc lập với hệ thống hiển thị trạng thái bay khác;

(2) Được cấp nguồn liên tục trong suốt quá trình khai thác bình thường;

(3) Sau khi hệ thống cung cấp nguồn điện bình thường bị hỏng, nguồn phải được cấp trong ít nhất 30 phút từ một nguồn cung cấp độc lập với hệ thống cung cấp nguồn bình thường;

(4) Hiển thị rõ ràng cho tổ bay khi nguồn điện cung cấp khẩn nguy được sử dụng.

(c) Nếu đồng hồ trạng thái dự phòng này được sử dụng trong quá trình tàu bay liệng hoặc lộn vòng 360 độ, đồng hồ này có thể được sử dụng trong trường hợp không có đồng hồ đo tốc độ lên xuống;

(d) Hiển thị đèn báo khi đồng hồ trạng thái dự phòng này được cung cấp nguồn.

6.027 TỰ ĐỘNG LÁI

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trên mực bay 290 trừ khi tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động lái có khả năng tự động giữ mực bay đã lựa chọn.

(b) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trong những điều kiện dẫn đường tối thiểu theo quy định, trừ khi tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động lái để nhận và tự động hiệu chỉnh dữ liệu dẫn đường đầu vào đã được lựa chọn.

(c) Đối với vận tải hàng không thương mại: Người khai thác tàu bay chỉ được thực hiện bay vận tải hàng không thương mại với 01 người lái theo quy tắc bay IFR hoặc bay đêm với điều kiện tàu bay đó được trang bị hệ thống tự động lái có khả năng tối thiểu thực hiện giữ độ cao và chế độ hướng.

6.030 HỆ THỐNG ỔN ĐỊNH CỦA TRỰC THĂNG THEO IFR ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác trực thăng theo quy tắc bay IFR để khai thác vận tải hàng không thương mại khi không có hệ thống duy trì cân bằng của tàu bay, trừ khi trực thăng đó có giấy phép của quốc gia chế tạo khẳng định tàu bay có đầy đủ sự cân bằng mà không cần hệ thống trên.

6.033 ĐÈN SỬ DỤNG TRÊN TÀU BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay đêm trừ khi tàu bay được trang bị với sự lắp đặt thích hợp:

(1) Các đèn dẫn đường;

(2) Đèn chống va chạm;

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.033 quy định về hệ thống đèn trên tàu bay.

(3) Đèn hạ cánh (đối với khai thác trực thăng, có thể sử dụng một đèn hạ cánh); độ sáng của tất cả các đèn đó phải đạt độ sáng cần thiết giúp tổ bay điều khiển tàu bay an toàn;

(4) Một đèn pin tại từng vị trí của thành viên tổ lái; và

(5) Đối với khai thác vận tải hàng không thương mại:

(i) Các đèn chiếu sáng trong tất cả các khoang hành khách;

(ii) Hai đèn hạ cánh;

(iii) Một thiết bị hiển thị tình trạng hoạt động của tất cả các đèn.

Ghi chú: Những tàu bay được trang bị 01 đèn hạ cánh với 02 dây tóc riêng biệt phải đáp ứng được các yêu cầu đối với 02 đèn hạ cánh.

6.035 THIẾT BỊ ĐẶC BIỆT ĐO ĐỘ CAO CHÍNH XÁC

(a) Người khai thác tàu bay không được thực hiện bay trong vùng trời RVSM trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Hai hệ thống thông báo độ cao độc lập;

(2) Một hệ thống cảnh báo độ cao;

(3) Một hệ thống tự động giữ độ cao;

(4) Một thiết bị hỏi đáp với khả năng thông báo độ cao có thể kết nối với hệ thống giữ độ cao.

6.037 THIẾT BỊ GẠT NƯỚC KÍNH BUỒNG LÁI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg nếu tàu bay được trang bị tại từng vị trí của người lái thiết bị gạt

nước kính buồng lái hoặc các thiết bị tương đương để làm sạch kính buồng lái chống tích tụ của bụi bẩn do mưa.

6.040 THIẾT BỊ CHỐNG ĐÓNG BĂNG

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trong thực tế có đóng băng hoặc có thể có đóng băng, ngoại trừ tàu bay được trang bị một thiết bị chống đóng băng thích hợp hoặc một thiết bị phá băng.

(b) Thiết bị chống đóng băng hoặc thiết bị phá băng làm nhiệm vụ ngăn ngừa hoặc làm tan băng trên kính buồng lái, cánh tàu bay, phần đuôi, cánh quạt và các bộ phận khác của tàu bay khi sự hình thành của băng gây ảnh hưởng không tốt tới sự an toàn của tàu bay.

(c) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trong thực tế có đóng băng hoặc có thể có đóng băng vào ban đêm, trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị phát hiện sự hình thành băng. Bất kỳ thiết bị nào phát hiện sự hình thành băng cũng không được gây nên phản quang và ánh sáng chói làm ảnh hưởng bất lợi tới tầm nhìn của tổ lái trong khi làm nhiệm vụ.

6.043 THIẾT BỊ RA ĐA THỜI TIẾT TRÊN TÀU BAY ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn lớn hơn 09 chỗ ngồi hành khách, trừ khi tàu bay được lắp đặt một ra đa thời tiết được phê chuẩn hoặc một thiết bị phát hiện mây giông;

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg hoặc trực thăng, trừ khi tàu bay được lắp đặt một ra đa thời tiết;

(c) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách theo quy tắc bay IFR hoặc bay đêm bằng quy tắc bay VFR khi được thông báo thời tiết đang có mây giông hoặc tiềm ẩn những điều kiện nguy hiểm khác mà ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông không thể phát hiện được, trừ khi thiết bị đó hoạt động tốt với mọi điều kiện thời tiết.

(d) Trong trường hợp khai thác tàu bay chở khách, nếu ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông không hoạt động, tàu bay phải được điều khiển theo những chỉ dẫn và quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác của Người khai thác tàu bay;

(e) Không cần nguồn cung cấp điện dự phòng đối với ra đa thời tiết hoặc thiết bị phát hiện mây giông.

6.045 THIẾT BỊ ĐỐI VỚI TÀU BAY HẠ CÁNH TRÊN BIỂN

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay hạ cánh trên biển, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Một mỏ neo;

(2) Một neo biển (phao hình phễu) để trợ giúp cho sự cơ động của tàu bay;

(3) Một còi hơi được nêu trong các quy định quốc tế về việc ngăn ngừa sự va chạm trên biển,

(4) Các thiết bị nổi đặc biệt được quy định tại Điều 6.170.

Ghi chú: Các tàu bay hạ cánh trên biển bao gồm cả các thủy phi cơ.

6.047 KHAI THÁC MỌI THỜI TIẾT

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay dưới các dạng sau trừ khi tàu bay được trang bị các thiết bị tương ứng sau đây:

(1) Thiết bị tiếp cận CAT II;

(2) Thiết bị tiếp cận CAT III;

(3) Cất cánh tầm nhìn hạn chế (dưới 800m RVR (2400ft)).

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.047 quy định yêu cầu đối với khai thác trong mọi điều kiện thời tiết

CHƯƠNG C. THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC VÀ DẪN ĐƯỜNG

6.050 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay khi không được trang bị thiết bị thông tin liên lạc:

(1) Trong chuyến bay có điều khiển;

(2) Theo quy tắc bay bằng thiết bị; hoặc

(3) Bay đêm.

(b) Thiết bị thông tin liên lạc được lắp đặt trên tàu bay phải đáp ứng điều kiện thông tin liên lạc hai chiều:

(1) Với dịch vụ kiểm soát không lưu thích hợp;

(2) Trên những tần số được quy định; và

(3) Trên tần số khẩn nguy thuộc lĩnh vực hàng không theo quy định.

(c) Tàu bay được khai thác theo quy tắc bay bằng thiết bị cần phải có hai phương pháp tiếp nhận thông tin độc lập từ dịch vụ không lưu.

(d) Đối với chuyến bay yêu cầu nhiều hơn 01 thiết bị thông tin liên lạc thì các thiết bị đó phải độc lập với nhau, sao cho khi thiết bị này hỏng không làm ảnh hưởng tới thiết bị khác.

(e) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay theo quy tắc bay IFR với hai người lái, trừ khi tàu bay được trang bị bảng lựa chọn âm thanh có thể sử dụng được đối với cả hai người lái.

6.053 THIẾT BỊ THÔNG TIN LIÊN LẠC ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại trừ khi được trang bị hai thiết bị thông tin liên lạc độc lập

có khả năng kiểm soát thông tin liên lạc hai chiều tại mọi thời điểm trong quá trình bay với:

(1) Tối thiểu một trạm liên lạc;

(2) Bất kỳ trạm liên lạc khác được quy định bởi Nhà chức trách có thẩm quyền tại khu vực có dẫn đường;

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại, trừ khi được trang bị thiết bị thông tin liên lạc có khả năng tiếp nhận các thông tin khí tượng trong suốt quá trình bay.

6.055 TAI NGHE TRÙM ĐẦU VÀ ỐNG NÓI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với mục đích vận tải hàng không thương mại trừ khi được trang bị một ống nói hoặc thiết bị tương đương tại từng vị trí của các thành viên tổ lái trong khi làm nhiệm vụ.

(b) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay với một người lái theo quy tắc bay IFR hoặc ban đêm nếu tàu bay được trang bị một tai nghe trùm đầu và ống nói hoặc tương đương và một nút điều khiển phát trên cần lái.

(c) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác chuyến bay trực thăng có điều khiển nếu tàu bay được trang bị một tai nghe trùm đầu và ống nói hoặc tương đương và một nút điều khiển trên cần lái.

(d) Những người tham gia khai thác tàu bay trong chuyến bay được kiểm soát cần phải có một ống nói hoặc thiết bị tương đương tại từng vị trí của các thành viên tổ lái trong khi làm nhiệm vụ.

6.057 HỆ THỐNG PHÁT THÔNG BÁO ĐỘ CAO

(a) Tất cả tàu bay đều phải được trang bị một thiết bị phát thông báo độ cao khí áp;

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay khi thiết bị phát thông báo độ cao khí áp không hoạt động.

6.060 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được trang bị một thiết bị dẫn đường được hoạt động:

(1) Theo kế hoạch bay;

(2) Theo quy định của đặc tính dẫn đường theo yêu cầu (RNP);

(3) Theo quy định về dịch vụ không lưu.

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị dẫn đường đầy đủ để đảm bảo rằng khi một thiết bị hỏng tại bất kỳ thời điểm nào trong chặng bay, thiết bị còn lại sẽ có khả năng tiếp tục dẫn đường cho tàu bay đáp ứng các quy định tại điều khoản này.

(c) Mỗi hệ thống dẫn đường vô tuyến phải có một ăng-ten độc lập. Trong trường hợp có hỗ trợ bằng việc lắp đặt ăng-ten không dây để đảm bảo hỗ trợ liên tục, thì chỉ yêu cầu một ăn-ten cho các hệ thống.

6.063 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG CHÍNH XÁC (RNP VÀ MNPS)

(a) Tất cả tàu bay phải được lắp đặt thiết bị dẫn đường có khả năng hoạt động theo yêu cầu dẫn đường chính xác của đặc tính dẫn đường theo yêu cầu (RNP) được quy định đối với vùng trời hoặc các đường bay trong kế hoạch bay.

(b) Thiết bị dẫn đường được quy định để triển khai trong RNP hoặc vùng trời có hệ thống dẫn đường tối thiểu (MNPS) phải được các người lái nhìn thấy và sử dụng được tại vị trí ngồi của họ.

(c) Đối với những chuyến bay trong vùng trời được phân định, nơi những khả năng dẫn đường tối thiểu hoặc RNP được quy định, thiết bị dẫn đường phải hiển thị liên tục và cung cấp thông tin cho tổ bay trong suốt quá trình bay.

(d) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trong MNPS, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Đối với khai thác không hạn chế tốc độ, hai hệ thống dẫn đường tầm xa độc lập; hoặc

(2) Đối với những đường bay đặc biệt được báo trước, một hệ thống dẫn đường tầm xa.

6.065 THIẾT BỊ DẪN ĐƯỜNG SỬ DỤNG QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ (IFR)

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay trong những tình huống yêu cầu tiếp cận hạ cánh xuống một sân bay trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị nếu tàu bay được trang bị thiết bị vô tuyến thích hợp để thực hiện việc tiếp cận bằng thiết bị tới những địa điểm theo kế hoạch và những sân bay kế tiếp.

(b) Thiết bị dẫn đường được lắp đặt trên tàu bay phải có khả năng tiếp nhận tín hiệu dẫn đường tới địa điểm mà từ đó có thể thực hiện hạ cánh bằng mắt.

6.067 QUẢN LÝ DỮ LIỆU DẪN ĐƯỜNG ĐIỆN TỬ

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay sử dụng dữ liệu dẫn đường điện tử đã được xử lý để áp dụng trong khi bay và trên mặt đất, trừ khi:

(1) Đã được Cục HKVN phê chuẩn quy trình khai thác để đảm bảo việc cung cấp đúng thời gian, cài đặt và sử dụng phiên bản cập nhật và không thể thay đổi của dữ liệu dẫn đường điện tử;

(2) Dữ liệu dẫn đường điện tử được cung cấp đáp ứng các tiêu chuẩn được chấp thuận về tính toàn vẹn;

(3) Dữ liệu dẫn đường điện tử phải tương thích với các chức năng thiết kế của thiết bị sẽ sử dụng chúng.

(b) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay sử dụng dữ liệu dẫn đường điện tử với điều kiện phiên bản cập nhật và không thể thay đổi được của dữ liệu dẫn đường điện tử đã được cài đặt và sử dụng trước chuyến bay. Người khai thác tàu bay chỉ được phép tiếp tục sử dụng phiên bản dữ liệu dẫn đường điện tử đã hết hạn trong vòng 10 ngày kể từ ngày hết hạn, với điều kiện các dữ liệu điện tử liên quan đến khu vực khai thác được kiểm tra, đối chiếu với tài liệu dẫn đường bay có hiệu lực và khẳng định rằng các dữ liệu này không bị thay đổi.

CHƯƠNG D. THIẾT BỊ VÀ ĐỒNG HỒ CẢNH BÁO

6.070 QUY ĐỊNH CHUNG ĐỐI VỚI HỆ THỐNG CẢNH BÁO

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực nếu tàu bay được trang bị một thiết bị cảnh báo (bằng âm thanh) vượt quá tốc độ số MACH.

(b) Đối với những tàu bay có tăng áp buồng kín, khi đưa vào khai thác ở những độ cao có áp suất khí quyển nhỏ hơn 376 hPa (độ cao trên 25,000 ft) phải được trang bị một thiết bị có thể đưa ra cảnh báo chính xác cho tổ lái tình trạng giảm áp suất buồng kín có khả năng gây nguy hiểm.

6.073 THIẾT BỊ CẢNH BÁO CÀNG BẰNG ÂM THANH

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay với hệ thống càng thu thả được nếu tàu bay được trang bị một thiết bị cảnh báo càng bằng âm thanh và cảnh báo liên tục khi càng tàu bay không được thả hoàn toàn, vào khóa hoặc cánh tà đã được thả vượt quá vị trí:

(1) Vị trí thấp nhất được được chỉ rõ trong AFM;

(2) Khi càng được thả theo chế độ bình thường.

(b) Hệ thống cảnh báo này phải đảm bảo:

(1) Không thể ngắt được bằng tay;

(2) Được trang bị thêm hệ thống kích hoạt tay ga;

(3) Có thể sử dụng một số bộ phận của hệ thống kích hoạt tay ga.

6.075 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘ CAO

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác loại tàu bay sau trừ khi được trang bị một hệ thống cảnh báo độ cao:

(1) Tàu bay động cơ tuốc-bin phản lực;

(2) Tàu bay động cơ tuốc-bin:

(i) Có số ghế chở khách được phê chuẩn lớn hơn 9;

(ii) Có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg.

(b) Hệ thống cảnh báo độ cao phải có khả năng cảnh báo tổ lái:

(1) Tàu bay gần tới điểm tiếp cận so với độ cao đã được lựa chọn (tiếp cận trên hoặc tiếp cận dưới);

(2) Ít nhất bằng một tín hiệu âm thanh khi tàu bay trên hoặc dưới độ cao đặt trước;

(3) Giới hạn cảnh báo không vượt quá 90m (300 ft)

6.077 HỆ THỐNG CẢNH BÁO GẦN MẶT ĐẤT

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi được trang bị hệ thống cảnh báo gần mặt đất, nếu tàu bay có:

(1) Trọng lượng cất cánh được phê chuẩn lớn hơn 5700kg;

(2) Số ghế chở khách được phê chuẩn lớn hơn:

(i) 9 ghế đối với tàu bay động cơ pít-tông;

(ii) 5 ghế đối với tàu bay động cơ tuốc-bin.

(b) Một hệ thống cảnh báo gần mặt đất phải tự động cung cấp cho tổ lái tín hiệu cảnh báo đặc biệt, đúng lúc khi tàu bay ở tình trạng gần mặt đất;

(c) Hệ thống cảnh báo gần mặt đất được lắp đặt phải có chức năng cảnh báo địa hình phía trước để cảnh báo địa hình không an toàn;

(d) Hệ thống cảnh báo gần mặt đất phải tự động cung cấp tín hiệu cảnh báo bằng âm thanh, các tín hiệu nhìn thấy bằng mắt và những cảnh báo đặc biệt cho tổ lái khi tàu bay ở tình trạng gần mặt đất, bao gồm:

(1) Tốc độ giảm độ cao quá mức cho phép;

(2) Tàu bay quá gần địa hình;

(3) Mất độ cao sau khi cất cánh hoặc bay lại;

(4) Khoảng địa hình không an toàn khi tàu bay không ở cấu hình chuẩn bị hạ cánh:

(i) Càng không ở vị trí khóa khi thả;

(ii) Cánh tà không ở vị trí hạ cánh.

(5) Nằm dưới đường tầm hạ cánh.

6.080 HỆ THỐNG TRÁNH VA CHẠM TRÊN KHÔNG (ACAS)

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay động cơ tuốc-bin được phê chuẩn chở quá 30 hành khách, trừ khi được trang bị một ACAS II;

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg hoặc được phê chuẩn chở quá 19 hành khách trừ khi được trang bị một ACAS II.

6.083 HỆ THỐNG CẢNH BÁO TRƯỚC GIÓ CẮT ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ TUỐC BIN PHẢN LỰC

(a) Hệ thống này phải có khả năng cung cấp cho người lái cảnh báo trước gió cắt bằng tín hiệu nhìn thấy hoặc nghe thấy giúp người lái tiếp cận an toàn, hoặc bay vòng, hoặc tránh gió nếu cần thiết.

(b) Hệ thống này cũng cung cấp tín hiệu cho người lái biết những giới hạn hoạt động của thiết bị hạ cánh tự động được phép sử dụng, khi một trong những thiết bị đó đang hoạt động.

6.085 THIẾT BỊ PHÁT HIỆN BỨC XẠ ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay ở độ cao 15000 mét (49000 fit) trừ khi tàu bay được trang bị thiết bị:

(1) Để đo và liên tục chỉ ra lượng sóng bức xạ vũ trụ (ví dụ lượng bức xạ ion và nitron của dải ngân hà và mặt trời) và lượng tích lũy trên mỗi chuyến bay;

(2) Để đo và liên tục chỉ ra lượng phóng xạ tích lũy trên từng chuyến bay.

(b) Màn hình hiển thị của thiết bị phát hiện bức xạ phải được các thành viên tổ lái nhìn và đọc dễ ràng.

6.087 HỆ THỐNG CẢNH BÁO ĐỘNG ÁP

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay theo IFR trừ khi tàu bay đó có một thiết bị sưởi ấm ống không tốc với một đèn hổ phách mà tổ lái có thể nhìn thấy. Thiết bị này phải cảnh báo tổ lái khi một trong hai trường hợp xảy ra:

(1) Hệ thống sưởi ấm ống không tốc ở vị trí "Tắt"; hoặc

(2) Hệ thống sưởi ấm ống không tốc ở vị trí "Mở" và những bộ phận của ống không tốc được sưởi ấm không hoạt động.

CHƯƠNG E. THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

6.090 QUY ĐỊNH CHUNG VỀ THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY VÀ GHI ÂM

(a) Tham số bay phải được xây dựng, xác định, cài đặt, bảo vệ và ghi sao cho tham số bay có thể được bảo quản, lấy lại được và sao chép được.

Ghi chú: Thiết bị ghi tham số bay bao gồm 02 hệ thống, ghi tham số bay và ghi âm buồng lái.

(b) Để cho việc xác định vị trí và nhận dạng được thuận lợi, thiết bị ghi âm buồng lái phải đáp ứng:

(1) Thiết kế và lắp đặt sao cho có thể bảo vệ tối đa các dữ liệu đã được ghi;

(2) Có màu da cam sáng hoặc màu vàng sáng;

(3) Có một lớp băng phản chiếu được dán vào mặt trong của thiết bị giúp nó có thể hoạt động ở dưới nước;

(4) Có một hệ thống tự động kích hoạt thiết bị ghi tham số bay khi có sự va chạm mạnh.

(c) Thiết bị ghi tham số bay phải đáp ứng:

(1) Được hiệu chuẩn theo quy định của nhà sản xuất;

(2) Có các tính năng chống va đập và chống cháy.

(d) Tham số bay phải được ghi dưới dạng kỹ thuật số;

(e) Tàu bay đòi hỏi phải có cả hai hệ thống CVR và FDR có thể được trang bị:

(1) Một thiết bị ghi kết hợp đơn, đối với các tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn hoặc bằng 5700kg;

(2) Hai thiết bị ghi kết hợp đối với các tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg.

6.093 THIẾT BỊ GHI ÂM BUỒNG LÁI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác những loại tàu bay sau, trừ khi tàu bay được trang bị một thiết bị ghi âm buồng lái để ghi lại môi trường âm thanh trong buồng lái trong suốt quá trình bay:

(1) Tất cả tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 27000kg;

(2) Tàu bay một động cơ tuốc-bin khai thác với mục đích vận tải hàng không thương mại:

(i) Số lượng ghế chở khách lớn hơn 9; hoặc

(ii) Trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg.

(3) Trực thăng khai thác vận tải hàng không thương mại với trọng tải cất cánh tối đa:

(i) Đối với vận tải hàng không thương mại, 7000kg; hoặc

(ii) Đối với vận tải hàng không thương mại quốc tế, 27000kg.

(b) Thiết bị CVR phải có khả năng ghi được thông tin tối thiểu:

(1) 30 phút sau cùng; hoặc

(2) 2 giờ sau cùng, đối với tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại sau ngày 01 tháng 01 năm 1990:

(i) Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg;

(ii) Trực thăng.

6.095 THIẾT BỊ GHI DỮ LIỆU THÔNG TIN LIÊN LẠC LIÊN KẾT

(a) Tất cả tàu bay sử dụng dữ liệu thông tin liên lạc liên kết phải được lắp đặt một CVR để ghi tất cả dữ liệu thông tin liên lạc liên kết tới tàu bay và từ tàu bay đi.

(1) Quy định này có hiệu lực:

(i) Đối với những tàu bay được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay sau ngày 01 tháng 01 năm 2005;

(ii) Từ ngày 01 tháng 01 năm 2007 đối với tất cả tàu bay.

(b) Khả năng ghi tối thiểu phải tương đương thời gian của CVR và tương quan với thiết bị ghi âm buồng lái;

(c) Dữ liệu ghi được phải chứa đủ thông tin để chuyển tải nội dung dữ liệu thông tin liên lạc liên kết bằng thư tín và thời gian thư tín được hiển thị để người lái phát ra được ghi lại.

6.097 THIẾT BỊ GHI THAM SỐ BAY

(a) Ngoại trừ các quy định của Cục HKVN, Người khai thác tàu bay không được khai thác những loại tàu bay sau, trừ khi tàu bay được trang bị một hệ thống ghi tham số bay:

(1) Tất cả tàu bay nhiều động cơ tuốc-bin có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 5700kg phải được trang bị một FDR loại IIA;

(2) Tất cả tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg và nhỏ hơn 27000kg, phải được trang bị một FDR loại II;

(3) Tất cả tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 27000kg phải được trang bị một FDR loại I;

(4) Tất cả tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa (bao gồm cả tải) lớn hơn 5700kg, được cấp Giấy chứng nhận loại sau ngày 01 tháng 01 năm 2005, phải được trang bị một FDR loại IA;

(5) Tất cả trực thăng khai thác vận tải hàng không thương mại có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 7000kg phải được trang bị tối thiểu một FDR loại IV;

(6) Tất cả trực thăng có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 2700kg và nhỏ hơn hoặc bằng 7000kg phải được trang bị một FDR loại V.

(b) Cục HKVN quy định số lượng tham số tối thiểu phải ghi cho từng thiết bị ghi.

(c) Thiết bị ghi tham số bay phải có khả năng ghi được tối thiểu:

(1) 25 giờ khai thác cuối, đối với các FDR loại I, IA và II;

(2) 30 phút khai thác cuối, đối với các FDR loại IIA;

(3) 10 giờ khai thác cuối, đối với các FDR loại IV và V.

(d) Những FDR sau không được sử dụng đối với các tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam hoặc được khai thác do người có AOC do Việt Nam cấp:

(1) Khắc lá kim loại;

(2) Phim chụp ảnh; hoặc

(3) Dữ liệu tương đương sử dụng dịch chuyển tần số.

CHƯƠNG F. THIẾT BỊ BẢO VỆ TỔ BAY

6.100 AN NINH BUỒNG LÁI

(a) Trong tất cả các tàu bay được trang bị cửa buồng lái, cửa này phải khóa được khi tổ lái được thông báo trong khoang khách có trường hợp khả nghi hoặc uy hiếp an toàn.

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở tối đa 19 hành khách, trừ khi được lắp đặt một cửa có thể khóa được để ngăn cản lối vào khoang buồng lái. Cửa này chỉ có thể khóa được từ phía trong trong buồng lái.

(c) Tất cả tàu bay chở khách có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 45500kg hoặc chở tối đa được hơn 60 hành khách phải được trang bị một cửa ngăn buồng lái. Cửa này được thiết kế sao cho có thể chống được sự xuyên thủng của các loại đạn nhỏ hoặc mảnh lựu đạn, và có thể chống được sự xâm nhập từ bên ngoài của những người không có thẩm quyền.

(1) Cửa này phải được khóa hoặc mở từ bên trong buồng lái;

(2) Cửa này cũng phải có lỗ nhìn được ra bên ngoài để có thể nhận biết được người muốn vào và phát hiện hành động khả nghi hoặc tiềm năng bị đe dọa.

6.103 TRANG BỊ AN TOÀN CHO TỔ BAY

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi từng thành viên tổ bay được trang bị thiết bị an toàn.

(b) Thiết bị an toàn sẽ kết hợp với một thiết bị để có thể tự động kìm giữ toàn bộ cơ thể người trong trường hợp giảm tốc độ nhanh.

(c) Thiết bị an toàn này nên được kết hợp với một thiết bị để hạn chế sự tác động bất ngờ của người lái đã mất khả năng làm việc vào hệ thống điều khiển tàu bay.

6.105 MẶT NẠ DƯỠNG KHÍ SỬ DỤNG NHANH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay ở độ cao trên 25000 fit trừ khi tàu bay được trang bị mặt nạ dưỡng khí sử dụng nhanh tại từng vị trí của thành viên tổ bay để kịp thời cung cấp ô-xy khi cần thiết.

6.107 TRANG BỊ VÀ VỊ TRÍ AN TOÀN CỦA TIẾP VIÊN

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có tiếp viên trừ khi từng vị trí ghế ngồi của tiếp viên được:

(1) Hướng về phía trước hoặc phía sau (trong phạm vi 15 độ theo trục dọc của tàu bay);

(2) Trang bị bộ dây đai an toàn.

(b) Từng ghế ngồi phải được đặt ở độ cao trên mức sàn tàu bay trong khoang khách và gần các cửa thoát hiểm để dễ dàng thực hiện quy trình thoát hiểm.

(c) Từng ghế ngồi của tiếp viên trong khoang hành khách phải được trang bị mặt nạ dưỡng khí sử dụng nhanh để sử dụng trong trường hợp áp suất buồng kín giảm.

6.110 THIẾT BỊ PHÒNG ĐỘC (PBE)

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác các loại tàu bay sau đây với mục đích vận tải thương mại, trừ khi tàu bay được trang bị PBE để bảo vệ mắt, mũi và miệng cho tất cả các thành viên tổ lái, hành khách và cung cấp ô-xy để thở từ 15 phút trở lên.

(1) Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 5700kg; hoặc

(2) Tàu bay có số lượng ghế chở khách lớn hơn 19.

(b) Các thiết bị này phải được đặt ở vị trí thuận tiện và dễ dàng lấy được từ vị trí của từng thành viên tổ lái.

(c) Thiết bị PBE trong khoang khách phải là dạng xách tay.

(d) Việc sử dụng PBE không cản trở tới thông tin liên lạc.

(e) Đối với tàu bay chở hàng, PBE không được lắp đặt trong khoang hàng nhưng có thể nhanh chóng chuyển tới khoang hàng, và được đặt gần vị trí bình cứu hỏa.

CHƯƠNG G. THIẾT BỊ LIÊN QUAN ĐẾN HÀNH KHÁCH

6.120 CHỖ NGỒI VÀ DÂY AN TOÀN CỦA HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách, trừ khi tàu bay đó được trang bị:

(1) Mỗi ghế cho một hành khách từ hai tuổi trở lên;

(2) Dây an toàn hoặc thiết bị an toàn cho từng vị trí ghế.

6.123 CUNG CẤP THÔNG TIN CHO HÀNH KHÁCH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 9 hành khách, trừ khi tàu bay đó được trang bị ít nhất một đèn báo hiệu thông tin cho hành khách khi:

(1) Yêu cầu thắt dây an toàn;

(2) Cấm hút thuốc.

(b) Các biển báo tín hiệu có thể được các thành viên tổ bay bật hoặc tắt tại vị trí của họ khi làm nhiệm vụ.

(c) Các biển báo tín hiệu phải được lắp đặt sao cho khi được chiếu sáng mọi hành khách có thể nhìn thấy rõ ràng.

6.125 HỆ THỐNG PHÁT THANH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 19 hành khách, trừ khi tàu bay đó được trang bị một hệ thống phát thanh.

(b) Hệ thống phát thanh này phải được:

(1) Nghe rõ và dễ hiểu tại mọi vị trí ghế ngồi hành khách, trong buồng vệ sinh và tại mọi vị trí của các thành viên tổ bay;

(2) Có khả năng hoạt động sau 10 giây kể từ khi kích hoạt (thời gian cơ động của tiếp viên);

(3) Đối với các lối thoát hiểm có mức cao bằng sàn khoang khách, cạnh ghế tiếp viên phải có 01 micro có thể sử dụng được cho 01 cửa thoát hiểm riêng biệt hoặc hai cửa thoát hiểm gần nhau.

6.127 HỆ THỐNG ĐÀM THOẠI NỘI BỘ

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay với yêu cầu nhiều hơn 01 thành viên tổ lái trừ khi tàu bay được trang bị một hệ thống đàm thoại nội bộ tại ghế người lái, bao gồm cả tai nghe trùm đầu và ống nói để liên lạc giữa các thành viên tổ lái.

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở tối đa nhiều hơn 19 hành khách, trừ khi tàu bay được trang bị một hệ thống đàm thoại nội bộ tổ lái để cung cấp tín hiệu và thông tin liên lạc hai chiều giữa các thành viên tổ lái.

(c) Hệ thống đàm thoại nội bộ tổ lái này phải:

(1) Có khả năng hoạt động độc lập với hệ thống phát thanh;

(2) Có khả năng hoạt động trong thời gian 10 giây kể từ khi được kích hoạt bởi bất cứ thành viên tổ lái nào ở tất cả các vị trí làm việc;

(3) Đối với các cửa thoát hiểm có mức cao bằng sàn khoang khách, ở vị trí ghế tiếp viên cạnh cửa thoát hiểm phải có 01 hệ thống đàm thoại nội bộ tổ lái có thể sử dụng được cho 01 cửa thoát hiểm riêng biệt hoặc hai cửa thoát hiểm gần nhau;

(4) Có khả năng đặc biệt có thể đưa ra được sự khác biệt giữa cuộc gọi bình thường và cuộc gọi khẩn nguy;

(5) Có khả năng cung cấp thông tin liên lạc hai chiều giữa nhân viên mặt đất với ít nhất hai thành viên tổ lái khi tàu bay ở mặt đất.

6.130 LOA PHÁT THANH ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 60 hành khách với mục đích vận chuyển thương mại, trừ khi tàu bay được trang bị loa phát thanh xách tay (sử dụng pin) cho tổ bay trong trường hợp thoát hiểm khẩn cấp.

(b) Số lượng và vị trí của loa phát thanh được quy định như sau:

(1) Đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở từ 61 đến 99 hành khách, số lượng loa phát thanh là 01;

(2) Đối với tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở trên 99 hành khách, số lượng loa phát thanh là 02, một ở đầu và một ở cuối khoang khách.

(3) Đối với tàu bay có 02 tầng chở khách trở lên, trong tất cả các trường hợp khi tổng số ghế ngồi của hành khách lớn hơn 60, tối thiểu phải có 01 loa phát thanh tại mỗi tầng.

6.133 CỬA THOÁT HIỂM

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách, trừ khi tàu bay có số lượng cửa thoát hiểm phù hợp để hành khách có thể thoát ra trong trường hợp khẩn nguy.

(b) Mỗi cửa thoát hiểm hành khách không được cao quá 1,8 mét (6 ft) so với mặt đất khi tàu bay đậu trên mặt đất. Nếu cao quá 1,8 mét thì cần phải có một thiết bị được phê chuẩn trợ giúp cho hành khách thoát xuống đất.

(c) Từng cửa thoát hiểm hành khách phải được ghi chỉ dẫn cách mở cả bên trong lẫn bên ngoài.

(d) Vị trí của từng cửa thoát hiểm hành khách phải được chỉ dẫn bằng tín hiệu có thể nhìn thấy bằng mắt dọc theo lối đi hành khách.

(e) Các tàu bay chở khách phải được trang bị một hệ thống thoát hiểm chống trơn trượt đáp ứng các quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay.

(f) Các tàu bay chở khách có tiếp viên hàng không phải được trang bị các đèn pin sẵn sàng hoạt động tại từng vị trí ngồi của tiếp viên.

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.133 quy định thiết bị cửa thoát hiểm

6.135 VÁCH NGĂN GIỮA HÀNH KHÁCH VÀ LỐI RA

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay chở khách, trừ khi tàu bay có:

(1) Một khóa cho mỗi cửa ngăn cách khoang khách với khoang khác có các lối thoát hiểm;

(2) Các khóa cửa phải được mở dễ dàng và hành khách cũng có thể mở được;

(3) Bảng chỉ dẫn trên từng cửa cho biết cửa nào sẽ phải mở trong suốt quá trình cất và hạ cánh.

6.137 THIẾT BỊ TRONG KHOANG HÀNH KHÁCH

(a) Trong lần đại tu chính đầu tiên hoặc tân trang lại bên trong của khoang khách tàu bay, tất cả các vật liệu được sử dụng không đáp ứng các tiêu chuẩn áp dụng đều phải bị loại bỏ và thay thế bằng các vật liệu đáp ứng các tiêu chuẩn áp dụng hiện hành.

(b) Tất cả các đệm ghế hành khách đều phải đáp ứng các quy định về phòng chống cháy.

6.140 THIẾT BỊ TRONG KHOANG HÀNG VÀ NGĂN ĐỂ HÀNH LÝ

(a) Từng khoang hàng loại C hoặc D có thể tích lớn hơn 200 ft khối (đối với những tàu bay có Giấy chứng nhận loại vận tải sau ngày 01 tháng 01 năm 1958) phải có trần và vách ngăn được làm từ:

(1) Nguyên liệu tổng hợp tăng cường sợi thủy tinh;

(2) Các vật liệu chống cháy;

(3) Nhôm, trong trường hợp được phê chuẩn trước ngày 20 tháng 3 năm 1989.

6.143 HỆ THỐNG ĐÈN KHẨN NGUY

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 19 hành khách trừ khi tàu bay đó được trang bị một hệ thống đèn khẩn nguy độc lập với hệ thống chiếu sáng chính trên tàu bay.

(b) Hệ thống đèn khẩn nguy phải đáp ứng:

(1) Chiếu sáng từng điểm đánh dấu cửa thoát hiểm và các biển báo vị trí;

(2) Cung cấp đủ ánh sáng trong khoang hành khách;

(3) Chiếu sáng các đèn dẫn đường thoát hiểm gần sàn tàu bay.

CHƯƠNG H. THIẾT BỊ KHẨN NGUY

6.150 THIẾT BỊ KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TẤT CẢ TÀU BAY

(a) Từng hạng mục của thiết bị khẩn nguy và thiết bị nổi phải đáp ứng:

(1) Ở trạng thái sẵn sàng đối với tổ bay cũng như hành khách;

(2) Được nhận dạng và hướng dẫn sử dụng rõ ràng;

(3) Được ghi rõ ràng ngày kiểm tra gần nhất;

(4) Được bảo quản ở trạng thái chấp nhận được.

6.153 HỘP SƠ CỨU

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay được trang bị tối thiểu số hộp sơ cứu sẵn sàng sử dụng được theo tỷ lệ sau:

Số lượng ghế ngồi	Số lượng hộp sơ cứu
0 - 99	1
100 - 199	2
200 - 299	3
300 và hơn	4

(b) Số lượng đồ tối thiểu chứa trong hộp sơ cứu do Cục HKVN quy định.

6.155 TÚI CẤP CỨU ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay chỉ được khai thác tàu bay có cấu hình được phê chuẩn chở nhiều hơn 30 hành khách nếu tàu bay đó được trang bị túi cấp cứu để bác sĩ hoặc những người có khả năng sử dụng trong những tình huống cấp cứu trong trường hợp khoảng cách của bất kỳ một điểm nào trên đường bay được lập kế hoạch trước tới sân bay có dịch vụ cấp cứu lớn hơn 60 phút bay (vận tốc bay hành trình thông thường);

(b) Số lượng đồ tối thiểu chứa trong túi cấp cứu do Cục HKVN quy định.

6.157 BÌNH CỨU HỎA XÁCH TAY

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay đó được trang bị số lượng bình cứu hỏa xách tay tối thiểu. Các bình cứu hỏa này chứa các chất mà khi xả ra sẽ không gây ô nhiễm nghiêm trọng không khí trong tàu bay. Loại và chất lượng chất dập lửa phải phù hợp với các dạng cháy xảy ra trong khoang hành khách trên tàu bay.

Ghi chú: Trong khoang hành khách, bình cứu hỏa phải được thiết kế sao cho giảm thiểu sự độc hại của hơi độc.

(b) Số lượng bình cứu hỏa xách tay tối thiểu không được thấp hơn:

(1) Một bình được lắp trong buồng lái;

(2) Tối thiểu một bình được lắp trong khoang hàng hạng E và ít nhất một bình trong mỗi khoang bếp phía trước và phía sau;

(3) Mỗi khoang khách cách biệt với buồng lái và tổ bay không dễ dàng tiếp cận được tối thiểu phải lắp một bình;

(4) Tối thiểu một bình được lắp trong khoang hành khách đối với tàu bay chở được ít hơn 30 hành khách;

(5) Đối với các loại tàu bay chở được nhiều hơn 30 hành khách, số lượng bình cứu hỏa xách tay được lắp đặt theo tỷ lệ sau:

Số lượng ghế ngồi	Số lượng bình cứu hỏa
30 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 hoặc hơn	8

(6) Số lượng tối thiểu bình cứu hỏa Halon 1211 trong khoang khách (theo số lượng ghế hành khách tối đa của tàu bay) phải đáp ứng:

(i) Từ 30 đến 60 hành khách: 01 bình;

(ii) Từ 61 hành khách trở lên: 02 bình.

6.160 BÌNH CỨU HỎA BUỒNG VỆ SINH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg, trừ khi tàu bay đó được lắp 01 bình cứu hỏa gắn liền với thùng rác trong từng buồng vệ sinh của tàu bay đó.

(b) Bình cứu hỏa gắn liền phải được thiết kế sao cho tự động phóng ra chất dập lửa khi thùng rác bị cháy.

6.163 THIẾT BỊ BÁO KHÓI BUỒNG VỆ SINH

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg, trừ khi từng buồng vệ sinh của tàu bay đó được trang bị một hệ thống báo khói để cung cấp:

(1) Đèn cảnh báo tới buồng lái; hoặc

(2) Đèn cảnh báo hoặc cảnh báo bằng âm thanh trong khoang hành khách.

6.165 RÌU - ĐỐI VỚI VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg, trừ khi tàu bay đó được trang bị một chiếc rìu, được đặt ở một chỗ trên tàu bay sao cho hành khách không thể nhìn thấy được.

6.167 BÌNH Ô-XY VÀ HỆ THỐNG PHÂN PHỐI

(a) Tất cả tàu bay dự kiến khai thác ở độ cao lớn phải được trang bị hệ thống cung cấp ô-xy với bình chứa và bộ phân phối thích hợp.

(b) Bộ phân phối ô-xy, lượng ô-xy tối thiểu, và sự cung cấp ô-xy phải đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của Giấy chứng nhận loại.

(c) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay ở độ cao lớn hơn 10.000 ft, trừ khi tàu bay đó được trang bị những mặt nạ ô-xy được đặt ở vị trí sao cho các thành viên tổ lái, hành khách có thể sử dụng thuận lợi trong trường hợp cần thiết.

(d) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay có tăng áp buồng kín ở độ cao trên 25.000 fit, trừ khi tàu bay đó được trang bị:

(1) Mặt nạ ô-xy của các thành viên tổ bay thuộc dạng sử dụng nhanh;

(2) Thiết bị ô-xy tự động triển khai;

(3) Đủ đường dẫn cung cấp ô-xy và mặt nạ dự phòng và/hoặc đủ số lượng bình ô-xy xách tay và mặt nạ và được phân phối liên tục, ngang bằng để đảm bảo cung cấp ngay ô-xy cho các thành viên tổ bay, hành khách tại vị trí của họ trong điều kiện chênh áp trong tàu bay;

(4) Thiết bị phân phối ô-xy kết nối với cổng cung cấp ô-xy được lắp đặt sao cho có thể sẵn sàng cung cấp kịp thời cho từng thành viên tổ bay, hành khách tại vị trí ngồi của họ:

(i) Tổng số thiết bị phân phối ô-xy và đường dẫn phải vượt quá số lượng ghế ngồi trên tàu bay tối thiểu 10%;

(ii) Số thiết bị phân phối ô-xy dự phòng phải được phân phối đều trên tàu bay.

(e) Lượng ô-xy bổ sung cho chuyến bay cụ thể phải được xác định trên cơ sở độ cao bay và thời gian bay, bao gồm các phương thức khai thác được xây dựng cho từng loại hình khai thác và phương thức khẩn cấp trong tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay (OM).

Ghi chú: Xem Phụ lục 1 Điều 6.167 về cung cấp oxy cho máy bay buồng hở.

Xem Phụ lục 2 Điều 6.167 về cung cấp oxy cho máy bay buồng kín.

6.170 THIẾT BỊ NỔI CÁ NHÂN

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác thủy phi cơ trên mọi chuyến bay hoặc tàu bay khác mà có quá trình bay, cất cánh hoặc hạ cánh trên mặt nước, trừ khi tàu bay đó được trang bị phao cứu sinh hoặc thiết bị nổi tương đương cho từng thành viên tổ bay, hành khách trên tàu bay.

(b) Tất cả phao cứu sinh hoặc thiết bị nổi tương đương phải được đặt ở vị trí dễ lấy từ ghế hoặc giường của từng người thuận tiện cho người sử dụng.

(c) Trong tất cả các chuyến bay yêu cầu có thuyền cứu sinh, từng thiết bị nổi cá nhân phải có đính kèm đèn định vị cứu sinh.

6.173 THUYỀN PHAO

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác tàu bay trừ khi tàu bay đó được trang bị đủ số lượng thuyền phao cho tất cả mọi người trên tàu bay trong trường hợp bay biển đối với:

(1) 30 phút bay bằng hoặc 185,3km (100NM), chọn giá trị nhỏ hơn, cho tàu bay có khả năng bay liên tục tới một sân bay trong trạng thái hỏng động cơ hoặc thay đổi hành trình;

(2) 15 phút bay bằng hoặc 92,65km (50NM) đối với tất cả các tàu bay khác cách sân bay có thể hạ cánh khẩn cấp.

(b) Người khai thác tàu bay không được khai thác trực thăng bay biển trừ khi tàu bay được trang bị một thiết bị nổi cố định hoặc triển khai nhanh để đảm bảo an toàn khi:

(1) Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2, bay biển ở khoảng cách xa so với đất liền tương đương hơn 10 phút bay ở vận tốc trung bình;

(2) Đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3, bay biển ở vị trí cách xa đất liền với chế độ tự quay hoặc khoảng cách hạ cánh bắt buộc an toàn từ đất liền.

(c) Đối với khai thác tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa được phê chuẩn lớn hơn 5700kg với mục đích vận tải thương mại, các thuyền phao phải đáp ứng chở đủ cho những người trên tàu bay trong trường hợp hỏng một thuyền phao có sức chứa lớn nhất.

(d) Đối với khai thác trực thăng với mục đích vận tải thương mại, 50% số lượng thuyền phao (khi số lượng là 02 hoặc nhiều hơn) nên có phương tiện để triển khai bằng điều khiển từ xa.

(e) Thuyền phao và những thiết bị liên quan phải được sử dụng dễ dàng, không mất nhiều thời gian trong trường hợp cần thiết. Phương tiện này phải được lắp đặt tại vị trí được đánh dấu và được phê chuẩn.

(f) Đối với trực thăng, thuyền phao không được mở bằng điều khiển từ xa. Những thuyền phao có trọng lượng lớn hơn 40kg phải trang bị một số máy móc để trợ giúp triển khai.

6.175 HỘP CỨU SINH

(a) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác tàu bay qua các vùng mà ở đó có khó khăn đặc biệt cho công tác tìm kiếm cứu nguy, trừ khi được trang bị hộp cứu sinh bao gồm những phương tiện duy trì sự sống.

(b) Không được phép khai thác bay biển tại khoảng cách mà yêu cầu phải có thuyền phao, trừ khi được trang bị thuyền phao và từng thuyền phao được trang bị hộp cứu sinh bao gồm những phương tiện duy trì sự sống;

(c) Những phương tiện tối thiểu phải có trong hộp cứu sinh do Cục HKVN quy định.

6.177 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU KHẨN NGUY

(a) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác tàu bay qua các vùng mà ở đó có khó khăn đặc biệt cho công tác tìm kiếm cứu nguy, trừ khi tàu bay được trang bị những thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy từ mặt đất lên không trung giúp cho việc tìm kiếm được thuận lợi.

(b) Không được phép khai thác bay biển tại khoảng cách mà yêu cầu phải có thuyền phao, trừ khi từng thuyền phao được trang bị thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy dạng hóa học cao nhiệt.

6.180 THIẾT BỊ PHÁT TÍN HIỆU ĐỊNH VỊ KHẨN NGUY (ELT)

(a) Tất cả tàu bay trên mọi chuyến bay đều phải được trang bị một ELT tự động hoạt động.

(b) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác tàu bay ở những vùng xa đất liền, những nơi khó khăn trong việc tìm kiếm cứu nguy, trừ khi tàu bay được trang bị một ELT thứ 2.

(c) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác bay biển ở khoảng cách đòi hỏi có thuyền phao, trừ khi tàu bay được trang bị:

(1) Đối với tàu bay cánh bằng: một ELT thứ 2;

(2) Đối với trực thăng: một ELT trên từng thuyền phao.

(d) Pin sử dụng trong ELT phải thay được (hoặc sạc điện, nếu là pin sạc) khi:

(1) Máy phát được sử dụng hơn 01 giờ; hoặc

(2) Đến 50% thời gian sử dụng của máy;

(3) Thời hạn để thay hoặc sạc pin của ELT phải được ghi rõ ràng bên ngoài của máy phát.

6.183 THIẾT BỊ NỔI KHẨN NGUY ĐỐI VỚI TRỰC THĂNG

(a) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác trực thăng bay biển trừ khi trực thăng được lắp đặt một thiết bị nổi cố định hoặc triển khai nhanh để đảm bảo an toàn cho trực thăng khi bay:

(1) Hơn 10 phút từ bờ biển, đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 1 và 2; hoặc

(2) Ở nơi xa so với chế độ tự quay hoặc khoảng cách tối thiểu có thể hạ cánh bắt buộc an toàn đối với trực thăng có tính năng hoạt động loại 3.

6.185 ĐÁNH DẤU CÁC ĐIỂM PHÁ THOÁT HIỂM

(a) Người khai thác tàu bay phải đảm bảo quy định các khu vực được chỉ định để phá thoát hiểm trên thân tàu bay, các điểm này phải được đánh dấu tuân thủ các quy định sau:

(1) Màu sắc được quy định là đỏ hoặc vàng và nếu cần thiết vẽ đường viền màu trắng bên ngoài để tạo sự tương phản;

(2) Nếu mỗi ký hiệu cách nhau trên 2m thì phải đánh dấu có kích thước là 9cm x 3cm, khoảng cách giữa 2 điểm đánh dấu không quá 2m.

6.187 THIẾT BỊ PHÂN PHỐI Ô-XY CẤP CỨU

(a) Người khai thác tàu bay không được khai thác chở khách trên tàu bay có tăng áp buồng kín ở độ cao quá 25.000 fit, ngoại trừ trường hợp tàu bay được trang bị:

(1) Thiết bị cung cấp ô-xy nguyên chất cho hành khách vì lý do sinh học cần phải có yêu cầu ô-xy sau khi giảm áp suất khoang khách;

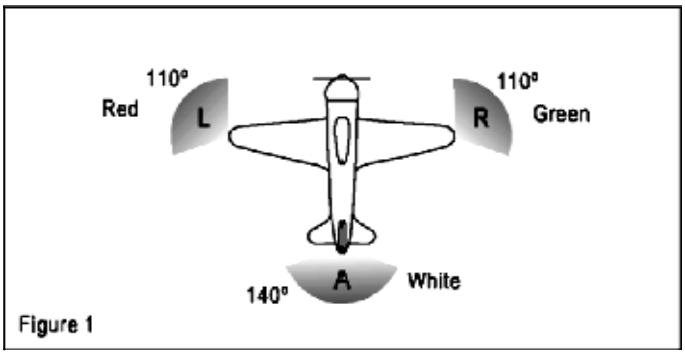
(2) Số lượng thiết bị dẫn truyền ô-xy đầy đủ, trong bất kỳ trường hợp nào cũng không ít hơn 02 thiết bị cho tiếp viên sử dụng.

CÁC PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.033: HỆ THỐNG ĐÈN TRÊN TÀU BAY

3.0 Các đèn dẫn đường của tàu bay khi đang bay:

(1) Góc chiếu sáng



(i) Góc chiếu sáng A được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau tạo thành góc 70 độ qua bên phải và 70 độ qua bên trái, nhìn từ đuôi tàu bay dọc theo trục dọc tàu bay;

(ii) Góc chiếu sáng F được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau tạo thành góc 110 độ qua bên phải và 110 độ qua bên trái, nhìn từ đuôi tàu bay dọc theo trục dọc tàu bay;

(iii) Góc chiếu sáng L được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau, một mặt phẳng song song với tàu bay, mặt phẳng khác hợp với bên trái mặt phẳng thứ nhất tạo thành góc 110 độ, khi nhìn dọc theo chiều dọc tàu bay;

(iv) Góc chiếu sáng R được tạo thành bởi 2 mặt phẳng thẳng đứng cắt nhau, một mặt phẳng song song với tàu bay, mặt phẳng khác hợp với bên phải mặt phẳng thứ nhất tạo thành góc 110 độ, khi nhìn dọc theo chiều dọc tàu bay;

(2) Mặt phẳng ngang: Mặt phẳng chứa trục dọc và vuông góc với mặt phẳng đối xứng của tàu bay;

(3) Trục dọc của tàu bay: Là trục song song với hướng bay (ở vận tốc bình thường) và đi qua trung tâm của trọng lực tàu bay;

(4) Chạy đà: Tàu bay nằm trên mặt nước đang "chạy đà" khi khởi động ở dưới nước và có vận tốc tương đối so với nước.

(5) Trong tình trạng chỉ huy: Tàu bay nằm trên mặt nước đang "trong tình trạng chỉ huy" khi nó có khả năng thực hiện sự điều khiển theo các quy định quốc tế về việc ngăn ngừa sự va chạm trên biển.

(6) Trong tình trạng sẵn sàng: Tàu bay nằm trên mặt nước đang "Trong tình trạng sẵn sàng" khi nó không bị mắc cạn hoặc bị cột (buộc) vào bất kỳ vật nào trên mặt đất hoặc dưới nước.

(7) Mặt phẳng đứng: Những mặt phẳng vuông góc với mặt phẳng ngang.

(8) Theo hình vẽ số 1, những đèn dẫn đường sau đây sẽ được hiển thị:

(i) Một đèn đỏ hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng L;

(ii) Một đèn xanh hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng R;

(iii) Một đèn trắng hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng A.

3.1 Những đèn chiếu sáng trên mặt nước - Quy định chung:

(a) Quy định của quốc tế về việc ngăn ngừa sự va chạm trên biển, những đèn khác nhau sẽ được chiếu sáng trong các tình huống sau:

(1) Khi trong tình trạng sẵn sàng;

(2) Khi kéo tàu thuyền hoặc tàu bay khác;

(3) Khi đang bị kéo;

(4) Khi không chạy đà hay trong tình trạng trạng chỉ huy;

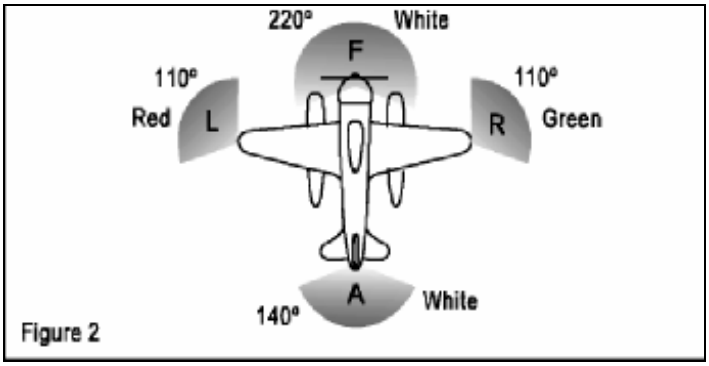
(5) Khi trong tình trạng sẵn sàng nhưng không trong tình trạng trạng chỉ huy;

(6) Khi thả neo;

(7) Khi bị mắc cạn;

(b) Yêu cầu các đèn chiếu sáng tàu bay trong từng trường hợp cụ thể được quy định dưới đây.

3.2 Đèn chiếu sáng khi tàu bay trong trạng thái sẵn sàng dưới nước.



(a) Theo hình vẽ số 2, những đèn sau được chiếu sáng:

(1) Một đèn đỏ hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng L;

(2) Một đèn xanh hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng R;

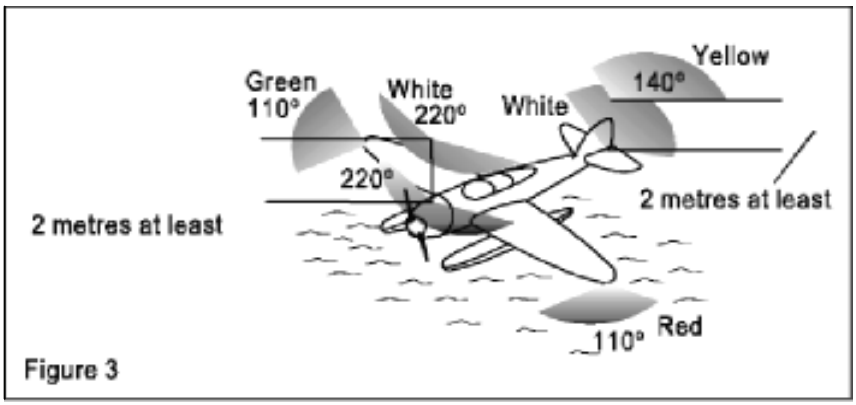
(3) Một đèn trắng hướng bên trên và bên dưới mặt phẳng ngang qua góc chiếu sáng A; và

(4) Một đèn trắng hướng qua góc chiếu sáng F;

(b) Những đèn được trình bày tại các khoản 3.2(a)(1),(2) và (3) phải được nhìn thấy từ khoảng cách tối thiểu 3,7km (2NM). Đèn được trình bày tại khoản 3.2 (a)(4) phải được nhìn thấy từ khoảng cách tối thiểu 9,3km (5NM) đối với những tàu bay có chiều dài lớn hơn hoặc bằng 20 mét và từ khoảng cách tối thiểu 5,6km (3NM) đối với những tàu bay có chiều dài nhỏ hơn 20 mét.

3.3 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp kéo tàu thuyền hoặc tàu bay khác

(a) Theo hình vẽ số 3, những đèn sau được chiếu sáng:



(1) Những đèn được trình bày ở khoản 3.2(a);

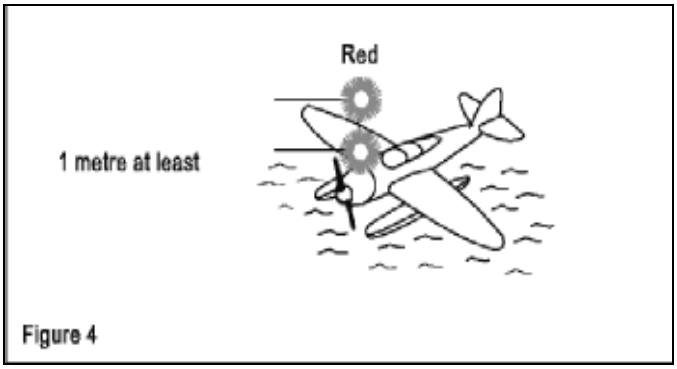
(2) Một đèn thứ hai có các đặc tính như đèn được trình bày ở khoản 3.2(a)(3) và được nằm trên đường thẳng đứng cách tối thiểu 2 mét ở bên trên hoặc bên dưới; và

(3) Một đèn vàng có các đặc tính như đèn được trình bày ở khoản 3.2(a)(3) và được nằm trên đường thẳng đứng cách tối thiểu 2 mét ở bên trên.

3.4 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp bị kéo

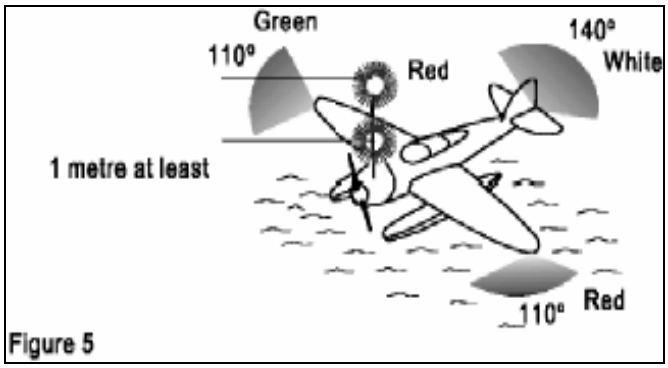
(a) Những đèn được trình bày ở khoản 3.2 (a) (1), (2) và (3) được chiếu sáng.

3.5 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp không trong tình trạng chỉ huy và không chạy đà



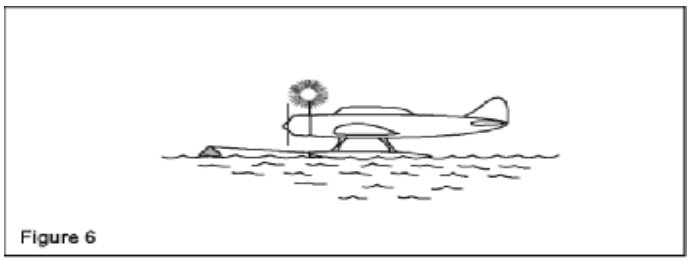
(a) Theo hình vẽ số 4, hai đèn đỏ được chiếu sáng đều được đặt ở vị trí có thể nhìn thấy rõ nhất, một đèn cách đèn kia theo chiều thẳng đứng không nhỏ hơn 1 mét, và có thể nhìn thấy được ở tầm nhìn tối thiểu 3,7km (2NM)

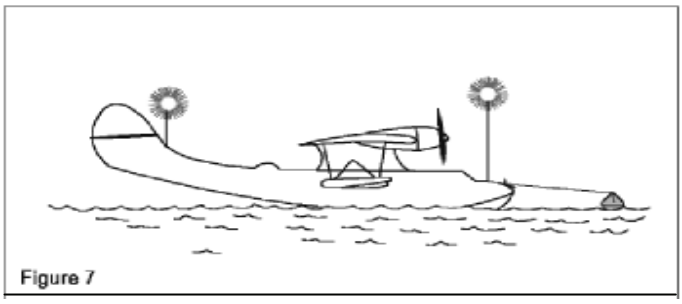
3.6 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp chạy đà và không trong tình trạng chỉ huy



(a) Theo hình vẽ số 5, những đèn được chiếu sáng được trình bày trong khoản 3.5 cộng với những đèn được chiếu sáng được trình bày trong khoản 3.2 (a), (b).

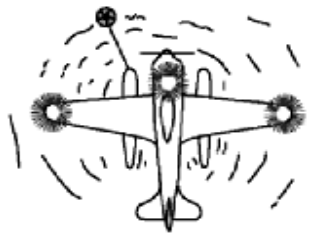
3.7 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp thả neo





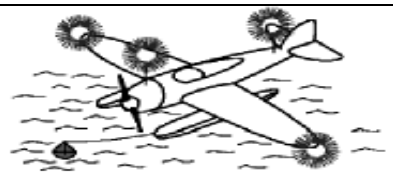
(a) Nếu chiều dài tàu bay nhỏ hơn 50 mét, ở tầm nhìn tốt nhất, đèn chiếu sáng đều màu trắng (hình vẽ số 6) có thể nhìn thấy được ở khoảng cách tối thiểu 3,7km (2NM);

(b) Nếu chiều dài tàu bay lớn hơn hoặc bằng 50 mét, ở tầm nhìn tốt nhất, đèn chiếu sáng đều màu trắng phía trước (hình vẽ số 7) có thể nhìn thấy được ở khoảng cách tối thiểu 5,6km (3NM);



Less than 50 metres in length; 50 metres or more in span

Figure 8



50 metres or more in length; 50 metres or more in span

Figure 9

(c) Nếu sải cánh tàu bay lớn hơn hoặc bằng 50 mét, một đèn chiếu sáng đều màu trắng trên từng bên cánh (Hình 8 và hình 9) hiển thị chiều dài tối đa sải cánh tàu bay và có thể nhìn thấy ở khoảng cách tối thiểu 1,9km (1NM);

3.8 Những đèn chiếu sáng trong trường hợp tàu bay mắc cạn

(a) Những đèn được trình bày trong khoản 3.7 và thêm 02 đèn đỏ sáng đều trên trục thẳng đứng, được bố trí cách nhau tối thiểu 1 mét để có thể nhìn thấy ở mọi tầm nhìn.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.047: YÊU CẦU ĐỐI VỚI KHAI THÁC TRONG MỌI ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT

(a) Tiếp cận CAT II tối thiểu. Ngoài các yêu cầu về trang thiết bị đối với tàu bay khi khai thác theo IFR với tổ bay 2 người lái và các yêu cầu riêng biệt cho loại tàu bay, các trang thiết bị bổ sung dưới đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống hướng dẫn điều khiển chuyến bay đó bao gồm bộ ly hợp tiếp cận tự động hoặc hệ thống định hướng bay phù hợp với:

(i) Trên hệ thống định hướng bay phải hiển thị thông tin được tính toán như lệnh điều chỉnh hướng của đài định vị ILS, và trên thiết bị tương tự khác phải hiển thị thông tin được tính toán khác như lệnh điều khiển chúc ngóc (tầm) theo kênh tầm của ILS hoặc thông tin cơ bản của đường tầm hạ cánh theo ILS;

(ii) Một hệ thống tiếp cận tự động kép phải cung cấp ít nhất sự điều chỉnh hướng tự động theo kênh hướng của ILS;

(iii) Hệ thống hướng dẫn bay có thể được khai thác từ một trong các hệ thống máy thu được yêu cầu.

(2) Đối với độ cao quyết định DH dưới 150 ft, một thiết bị đo cao vô tuyến;

(3) Các hệ thống cảnh báo để ngay lập tức người lái phát hiện được nếu hệ thống lỗi.

(b) Tiếp cận CAT IIIA tối thiểu (không nhỏ hơn RVR600 (200m). Ngoài các yêu cầu về trang thiết bị đối với tàu bay khai thác theo quy tắc IFR với tổ bay 2 người lái và các yêu cầu riêng biệt cho loại tàu bay và các yêu cầu cho CAT II, các trang thiết bị bổ sung dưới đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống hướng dẫn bay hoặc điều khiển bay dự phòng cung cấp:

(i) Một hệ thống hạ cánh tự động hỏng chủ động hoặc bị động ít nhất đến vùng chạm đất;

(ii) Một hệ thống hướng dẫn bay bằng tay hỏng chủ động hoặc hỏng bị động với lệnh điều khiển chúc hoặc ngóc phù hợp, và khả năng giám sát phù hợp ít nhất đến khi chạm đất;

(iii) Một hệ thống hiệp đồng, sử dụng khả năng hạ cánh tự động như phương thức chính để hạ cánh tối thiểu đến khi chạm đất; hoặc

(iv) Hệ thống khác có thể cùng cấp tính năng và mức độ an toàn tương đương.

(2) Một hệ thống tự động tay ga hoặc hệ thống tự động điều khiển công suất phù hợp với tiêu chuẩn đặc biệt được phê chuẩn trong AFM. Mặc dù đối với khai thác DH 15m (50ft), hoặc các khai thác khác mà đã được đánh giá là đặc biệt như đối với khả năng hạ cánh với một động cơ không hoạt động, hệ thống tự động tay ga có thể không cần thiết nếu chứng minh được rằng hoạt động khai thác có thể thực hiện an toàn với khối lượng công việc có thể chấp nhận được mà không cần sử dụng hệ thống tự động tay ga;

(3) Ít nhất 2 hệ thống máy thu/truyền cảm dẫn đường độc lập cung cấp vị trí theo trục ngang và trục dọc hoặc các thông tin về chuyển động của tàu bay. Thông thường, trạm máy thu của người lái thứ nhất nhận thông tin từ một hệ thống truyền cảm và trạm máy thu của người lái thứ hai nhận thông tin từ hệ thống truyền cảm còn lại. Máy thu/truyền cảm dẫn đường phải phù hợp với tiêu chuẩn đặc biệt cho khai thác CAT IIIA;

(4) Ít nhất hai hệ thống đo cao vô tuyến được phê chuẩn phù hợp với các yêu cầu tiêu chuẩn tính năng đặc biệt trong AFM. Thông thường, trạm máy thu của người lái thứ nhất nhận thông tin từ một hệ thống truyền cảm và trạm máy thu của người lái thứ hai nhận thông tin từ hệ thống truyền cảm còn lại;

(5) Khả năng phát hiện lỗi, thông báo và cảnh báo như được xác định trong AFM;

(6) Hướng dẫn tiếp cận hụt được cung cấp từ một hoặc hai hệ thống sau:

(i) Các hiển thị thế bay bao gồm các dấu hiệu chúc hoặc ngóc phù hợp, hoặc được thiết lập tính toán trước hiển thị lệnh chúc, ngóc;

(ii) Hiển thị góc tầm (chúc) được phê chuẩn; hoặc

(iii) Khả năng bay lại tự động hoặc hướng dẫn bay lại tự động.

(7) Tầm nhìn thẳng và ngang cho người lái phù hợp theo AFM;

(8) Khả năng gạt nước kính chắn, phòng băng, hoặc sương mù phù hợp theo AFM

(c) Tiếp cận CAT IIIB tối thiểu nhỏ hơn RVR 600 (200m) nhưng không nhỏ hơn RVR400). Ngoài các thiết bị được yêu cầu ở khoản (a) và (b) của Phụ lục này, các thiết bị bổ sung sau đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống hướng dẫn bay hoặc điều khiển bay dự phòng đã được kiểm chứng theo tiêu chuẩn quốc tế. Các hệ thống điều khiển hoặc hướng dẫn bay bao gồm:

(i) Hệ thống hạ cánh hỏng chủ động với một hệ thống xả đà tự động hỏng thụ động hoặc hỏng chủ động; hoặc

(ii) Hệ thống hạ cánh hỏng thụ động (được giới hạn vùng RVR chạm đất không nhỏ hơn RVR600 với hệ thống xả đà hỏng thụ động được cung cấp tự động hoặc bằng một hệ thống hướng dẫn bay cung cấp hướng dẫn chúc hoặc ngóc phù hợp, và khả năng giám sát phù hợp.

(iii) Hệ thống hiệp đồng hạ cánh tự động hỏng chủ động và hệ thống xả đà có hệ thống hướng dẫn bay bằng tay tương đương, sử dụng khả năng hạ cánh tự động như là phương thức chính để hạ cánh; hoặc

(iv) Hệ thống khác mà có thể cung cấp tính năng và mức độ an toàn tương đương.

(d) Tiếp cận CAT IIIC tối thiểu (nhỏ hơn RVR300 (75m). Ngoài các thiết bị được yêu cầu ở khoản (a), (b) và (c) của phụ lục này, các thiết bị bổ sung sau đây được yêu cầu:

(1) Hệ thống điều khiển bay tự động hỏng chủ động, hoặc hệ thống hướng dẫn bay được thiết kế phù hợp với tiêu chuẩn hệ thống hỏng chủ động, hoặc một hệ thống hiệp đồng trong trường hợp cả hai hệ thống tự động hỏng bị động và các thiết bị hướng dẫn bay được giám sát cung cấp hướng dẫn tiếp cận và cải bằng đến vùng chạm đất, và phải đảm bảo khả năng dự phòng tương hỗ;

(2) Một hệ thống điều khiển tự động, bằng bay hoặc hiệp đồng xả đà hỏng chủ động.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.097: THAM SỐ CỦA THIẾT BỊ GHI ÂM KHOANG BUỒNG LÁI

(a) Bảng sau đây tổng hợp các tham số được Cục HKVN quy định ghi trong các FDR loại I, IA, II, IIA, IV, IVA và V.

(b) Các thông tin bổ sung cũng được cung cấp trong bảng liên quan đến các tham số loại IA:

(1) Những tham số không có dấu hoa thị (*) là những tham số bắt buộc phải ghi;

(2) Những tham số được đánh dấu bằng dấu hoa thị (*) sẽ phải được ghi nếu nguồn thông tin cho tham số được tàu bay hoặc tổ bay sử dụng để điều khiển tàu bay.

CÁC LOẠI FDR	**I**	**IA**	**II**	**IIA**	**IV**	**V**	**IVA**
Yêu cầu đối với đường bay và tốc độ:							
Áp suất độ cao	X	X	X	X	X	X	X
Vận tốc hiển thị hoặc vận tốc điều chỉnh	X	X	X	X	X	X	X

CÁC LOẠI FDR	I	IA	II	IIA	IV	V	IVA
Trạng thái trên không - dưới đất và từng cảm biến càng trên không - dưới đất trong điều kiện có thể	X	X					
Nhiệt độ toàn bộ hoặc bên ngoài	X	X	X	X	X	X	X
Phương vị bay (áp dụng cho tổ bay đầu tiên)	X	X	X	X	X	X	X
Gia tốc thông thường	X	X	X	X	X	X	X
Gia tốc bên	X	X			X		X
Gia tốc theo chiều dọc (dọc thân)	X	X			X		X
Thời gian và đếm thời gian tương đối	X	X	X	X	X	X	X
Dữ liệu dẫn đường*: Góc trôi, vận tốc gió, hướng gió, vĩ độ/	X	X			X		X
Vận tốc mặt đất	X	X			X		X
Độ cao sóng vô tuyến	X	X			X		X
Yêu cầu đối với độ cao							
Độ cao pitch	X	X	X	X	X	X	X
Độ cao roll	X	X	X	X	X	X	X
Góc bay chệch, liệng*		X					X
Gia tốc chệch					X		X
Góc tấn*		X					
Yêu cầu về công suất động cơ							
Công suất/lực đẩy trên từng động cơ	X	X	X	X	X	X	X
Lực đẩy buồng lái/công suất vị trí lever	X	X					
Trạng thái đẩy ngược*	X	X	X	X	X	X	
Điều khiển lực đẩy động cơ*		X					
Chỉ tiêu lực đẩy động cơ*		X					
Vị trí van chảy vào động cơ*		X					
CÁC LOẠI FDR	**I**	**IA**	**II**	**IIA**	**IV**	**V**	**IVA**
Các thông số động cơ bổ sung*: EPR, N1, chỉ thị độ rung, N2, EGT, TLA, sự phun nhiên liệu, vị trí giới hạn nhiên liệu, N3		X					
Công suất trên từng động cơ: vận tốc tuốc-bin, mô men xoắn động cơ, vận tốc máy phát động cơ, vị trí kiểm soát động cơ trong buồng lái							X

CÁC LOẠI FDR	I	IA	II	IIA	IV	V	IVA
Rô-to: Vận tốc rô-to chính, phanh rô-to					X	X	X
Áp suất nhiên liệu hộp số chính*					X		X
Nhiệt độ nhiên liệu hộp số*: Nhiệt độ nhiên liệu hộp số chính, Nhiệt độ nhiên liệu hộp số giữa, Nhiệt độ nhiên liệu hộp số rô-to đuôi					X		X
Nhiệt độ khí thải động cơ (T4)*							X
Nhiệt độ tuốc-bin (TIT)*							X
Yêu cầu về cấu hình							
Vị trí mặt chỉnh hướng	X	X					
Cánh tà*: Vị trí cánh lái đuôi tàu bay, lựa chọn điều khiển trong buồng lái	X	X	X	X			
Cánh tà trước*: Vị trí cánh tà trước, lựa chọn điều khiển trong buồng lái	X	X	X	X			
Càng*: càng, vị trí lựa chọn càng	X	X			X		X
Vị trí mặt chỉnh chệch hướng*:		X					
Vị trí mặt chỉnh cuốn*		X					
Điều khiển buồng lái đầu vào vị trí hướng*		X					
Điều khiển buồng lái đầu vào vị trí cuốn*		X					
Điều khiển buồng lái đầu vào vị trí trệch hướng*		X					
Tấm lái mặt đất và phanh tốc độ*: Vị trí tấm lái mặt đất, lựa chọn tấm lái mặt đất, vị trí phanh tốc độ, lựa chọn phanh tốc độ	X	X	X	X			
Lựa chọn hệ thống phá băng và/hoặc chống đóng băng*		X					
Bình chứa dung dịch nước chống đóng băng*							X
Áp suất thủy lực (từng hệ thống)*	X	X					
Chất lượng nhiên liệu*		X					X
Trạng thái dòng điện xoay chiều*		X					
Trạng thái dòng điện một chiều*		X					
Vị trí van lấy khí từ động cơ phụ*		X					
Chế độ đã tính toán		X					

CÁC LOẠI FDR	I	IA	II	IIA	IV	V	IVA
Yêu cầu về khai thác							
Những cảnh báo chính	X	X			X		X
Những cảnh báo		X					X
Các bánh lái chính, vị trí các bánh lái và/hoặc tín hiệu điều khiển: lên, xuống, nghiêng, lắc	X	X					
Điều khiển bay chính: kiểm soát đầu vào buồng lái và/hoặc vị trí đầu ra; tập hợp liệng, liệng tuần hoàn theo chiều dọc, liệng tuần hoàn cạnh, bàn đạp rô-to đuôi, kiểm soát độ ổn định, sự chọn lọc nước					X	X	X
Đèn hiệu pháo sáng	X	X			X		X
Sự chọn lọc từng tần số dẫn đường nhận được	X	X			X		X
Áp suất thủy lực thấp					X	X	X
Hệ thống tăng sự ổn định*					X	X	X
Hiển thị lực tải*					X		X
Đánh giá độ cao*							X
Hàm lượng chất lỏng chống đóng băng*							X
Trực thăng (HUMS)*: máy dò mảnh vỡ dữ liệu động cơ, vết mòn, độ rung trung bình động cơ.							X
Khóa chuyển đổi sóng vô tuyến bằng tay và sự đồng bộ hóa giữa CVR và FDR	X	X	X	X	X	X	X
Tự động lái/Van tiết lưu tự động/Chế độ AFCS và trạng thái ràng buộc	X	X	X	X	X	X	X
Đặt khí áp lựa chọn*: người lái, tiếp viên trưởng		X					
Độ cao lựa chọn (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*		X					
Tốc độ lựa chọn (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*		X					
Hệ số MACH lựa chọn (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*		X					

CÁC LOẠI FDR	I	IA	II	IIA	IV	V	IVA
Tốc độ theo phương thẳng đứng lựa chọn (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*		X					
Tốc độ theo phương nằm ngang lựa chọn (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*		X					
Hướng lựa chọn (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*		X					
CÁC LOẠI FDR	**I**	**IA**	**II**	**IIA**	**IV**	**V**	**IVA**
Lựa chọn đường bay (tất cả người lái có thể lựa chọn phương thức khai thác)*: Khóa huấn luyện/DSTRK, góc hướng bay		X					
Lựa chọn chiều cao quyết định*		X					
Dạng hiển thị EFIS*: người lái, tiếp viên		X					
Dạng hiển thị cảnh báo nhiều chức năng/động cơ*		X					
Tình trạng GPWS/TAWS/GCAS*: Lựa chọn hình thức hiển thị lựa chọn địa hình bao gồm trạng thái hiển thị pop-up, cảnh báo địa hình, cả nguyên nhân và cảnh báo, vị trí công tắc Đóng - Mở	X	X					
Cảnh báo áp suất thấp*: áp suất thủy lực, áp suất không khí		X					
Máy tính hỏng*		X					
Giảm áp suất khoang khách		X					
TCAS/ACAS (hệ thống cảnh báo không lưu và chống va chạm trên không, hệ thống cảnh báo chống va chạm trên không)*		X					
Chống đóng băng*		X					
Cảnh báo độ rung từng động cơ*		X					
Cảnh báo quá nhiệt độ từng động cơ*		X					
Cảnh báo áp suất dầu nhờn thấp từng động cơ*		X					

CÁC LOẠI FDR	I	IA	II	IIA	IV	V	IVA
Cảnh báo quá tốc độ từng động cơ*		X					
Cảnh báo gió cắt*		X					
Chống chòng chành khi khai thác, điều khiển cần lái và cánh quạt*		X					
Nguồn dữ liệu đầu vào kiểm soát trong buồng lái*		X					
Lệch hướng đứng*: ILS, MLS, GNSS	X	X			X		X
Lệch hướng ngang*: ILS, MLS, GNSS	X	X			X		X
Khoảng cách DME 1 và 2	X	X			X		X
Hệ thống dẫn đường chính liên quan*: GNSS, INS, VOR/DME, MLS, ILS, Loran-C	X	X					
Cụm phanh*: áp suất phanh trái và phải, vị trí bàn đạp phanh trái và phải		X					
CÁC LOẠI FDR	**I**	**IA**	**II**	**IIA**	**IV**	**V**	**IVA**
Ngày tháng*		X					
Đánh dấu sự việc*		X					
Sử dụng hiển thị Head up *		X					
Tình trạng làm việc của chế độ hiển thị tham số*		X					

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.133: THIẾT BỊ CỬA THOÁT HIỂM

(a) Những phương tiện trợ giúp cho các cửa thoát hiểm có độ cao bằng sàn tàu bay phải đáp ứng các quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay;

(b) Vị trí của từng cửa thoát hiểm hành khách phải:

(1) Có thể nhận biết được từ khoảng cách tương đương chiều rộng tàu bay;

(2) Được hiển thị bằng tín hiệu có thể nhìn thấy được để hành khách có thể tiếp cận dọc theo lối đi chính của tàu bay;

(c) Phải có tín hiệu chỉ báo lối thoát hiểm ở các vị trí:

(1) Bên trên lối đi chính gần từng lối thoát hiểm hành khách trên cánh, hoặc ở độ cao khác nếu tiện ích hơn do độ cao hạn chế của khoang khách;

(2) Ngay bên cạnh từng cửa thoát hiểm của khoang hành khách có độ cao bằng sàn tàu bay. Có thể sử dụng một tín hiệu chỉ báo cho hai cửa thoát hiểm nếu chỉ báo đó dễ dàng đọc được từ mọi vị trí; và

(3) Trong từng buồng hoặc có vách ngăn cản trở tầm nhìn khoang hành khách, tín hiệu khẩn nguy phải được bố trí sao cho tất cả mọi người có thể nhìn thấy rõ ràng tín hiệu đó;

(d) Từng điểm đánh dấu cửa thoát hiểm hành khách và vị trí tín hiệu hiển thị phải được chế tạo đáp ứng các quy định về đánh dấu cửa thoát hiểm trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay và các quy định khác của Cục HKVN.

(e) Nguồn chiếu sáng chung trong khoang khách có thể dùng chung cho cả hệ thống chiếu sáng khẩn nguy và hệ thống chiếu sáng chính nếu hệ thống cung cấp cho hai nguồn này độc lập với nhau.

(f) Hệ thống chiếu sáng khẩn nguy phải cung cấp đủ ánh sáng chung trong khoang khách sao cho độ sáng trung bình giữa lối đi chính đo được tối thiểu 0,05 phút nến (đơn vị chiếu sáng bằng 20,764 lux).

(g) Từng đèn khẩn nguy phải đáp ứng:

(1) Được điều khiển bằng tay từ buồng lái cũng như trong khoang hành khách;

(2) Có thiết bị bảo vệ tránh sự sơ xuất trong khai thác (bật nhầm);

(3) Khi mở hoặc bật tại bảng công tắc vẫn phải đảm bảo ánh sáng còn lại hoặc bắt đầu sáng trong khi nguồn điện bình thường của tàu bay bị ngắt;

(4) Cung cấp độ chiếu sáng theo quy định tối thiểu 10 phút sau khi tàu bay hạ cánh khẩn cấp;

(5) Có bảng điều khiển các vị trí Bật, Tắt và Mở trong buồng lái.

(h) Vị trí cửa thoát hiểm và hướng dẫn cách mở cửa thoát hiểm bằng tay phải được chỉ rõ theo quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay và các quy định khác của Cục HKVN.

(i) Không được sử dụng tay nắm cửa hoặc nắp đậy tay nắm cửa có độ phản quang chiếu sáng dưới 100 microlambert.

(j) Việc sử dụng cửa thoát hiểm đối với tàu bay chở khách phải đáp ứng các quy định sau:

(1) Từng lối đi giữa các cửa hành khách riêng biệt, hoặc các cửa thoát hiểm dạng I hoặc dạng II phía trước phải được thông suốt và có chiều rộng tối thiểu 20 inches;

(2) Phải có đủ không gian tiếp theo cho từng cửa thoát hiểm dạng I hoặc dạng II cho phép thành viên tổ bay có thể giúp đỡ hành khách di tản tránh sự ùn tắc trên lối đi;

(3) Phải có đường vào từ lối đi chính đến từng cửa thoát hiểm dạng III và dạng IV. Đường vào từ lối đi giữa các hàng ghế đến các cửa này không được bị cản trở bởi ghế, giường hoặc những thứ khác;

(4) Trong trường hợp cần thiết để vượt qua lối đi giữa các khoang hành khách đến cửa thoát hiểm từ bất kỳ ghế nào trong khoang khách, hành lang không được bị tắc nghẽn; do đó, các rèm che có thể được sử dụng để cho phép khoảng trống hành lang rộng hơn;

(5) Không được lắp đặt bất kỳ cửa nào giữa các khoang khách;

(6) Trong trường hợp cần thiết phải vượt qua cửa từ khu vực khác đến cửa thoát hiểm, cửa đó phải có các dụng cụ để mở chốt tới vị trí mở và giữ ở vị trí mở trong suốt quá trình cất cánh và hạ cánh.

(k) Từng cửa thoát hiểm và dụng cụ để mở nó từ bên ngoài phải được đánh dấu bên ngoài tàu bay bằng cách kẻ viền mầu kích thước 2 inches trên thân tàu bay bao quanh cửa;

(l) Từng điểm đánh dấu cửa thoát hiểm, bao gồm cả viền kẻ, phải được nhìn rõ ràng từ bên ngoài và phải đáp ứng các điều kiện sau:

(1) Nếu hệ số phản xạ mầu thẫm nhỏ hơn hoặc bằng 15%, hệ số phản xạ mầu sáng phải lớn hơn hoặc bằng 45%;

(2) Nếu hệ số phản xạ mầu thẫm lớn hơn 15%, hệ số phản xạ mầu sáng phải lớn hơn cách biệt 30%;

(3) Trường hợp các cửa thoát hiểm không nằm trên phần thân tàu bay phải có các dụng cụ mở từ bên ngoài và được đánh dấu mờ bằng màu đỏ, nếu màu đỏ không nhìn rõ so với màu nền, thì sử dụng màu vàng sáng; khi những dụng cụ mở cửa chỉ được đặt ở một bên thân tàu bay thì điểm đánh dấu phải ở bên kia thân tàu bay;

(m) Từng tàu bay chở khách phải được trang bị đèn chiếu sáng bên ngoài theo quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay và các quy định khác của Cục HKVN.

(n) Từng tàu bay chở khách phải được trang bị máng trượt thoát hiểm theo quy định trong Giấy chứng nhận loại của tàu bay và các quy định khác của Cục HKVN.

(o) Từng cửa có độ cao bằng sàn tàu bay ở bên thân tàu bay (khác so với các cửa hàng hóa và hành lý) phải đáp ứng chiều cao lớn hơn hoặc bằng 44 inches, chiều rộng lớn hơn hoặc bằng 20 inches, nhưng không rộng hơn 46 inches.

(p) Những cửa thoát hiểm khoang khách phải đáp ứng các quy định của Chương này và trong trạng thái sẵn sàng được sử dụng.

(q) Trên từng tàu bay thân rộng động cơ phản lực, từng cửa bụng và cửa đuôi phải đáp ứng:

(1) Thiết kế và chế tạo sao cho không thể mở được trong khi bay;

(2) Được đánh dấu sao cho có thể nhìn rõ từ khoảng cách 30 inches và được lắp đặt ở vị trí dễ thấy và gần chỗ để dụng cụ mở.

PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 6.167: CUNG CẤP Ô-XY CHO MÁY BAY BUỒNG HỞ

(a) Các thành viên tổ bay:

(1) Từng thành viên tổ bay trong khi làm nhiệm vụ phải được cung cấp lượng ô-xy theo bảng dưới đây;

(2) Với mục đích cung cấp ô-xy, tất cả những người đang ngồi ở vị trí các thành viên tổ lái mà được cung cấp ô-xy từ nguồn dự phòng cho tổ lái phải được xem như là các thành viên tổ lái đang làm nhiệm vụ.

(b) Các tiếp viên hàng không, tiếp viên hàng không bổ sung và hành khách phải được cung cấp lượng ô-xy theo bảng sau:

Ghi chú: Tất cả các tiếp viên hàng không bổ sung, thành viên tổ bay bổ sung được coi như hành khách trong việc cung cấp ô-xy.

CUNG CẤP CHO	THỜI GIAN VÀ ĐỘ CAO ÁP SUẤT
1. Tất cả mọi người làm nhiệm vụ trong buồng lái	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3000m (10000ft)
2. Tất cả tiếp viên	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3900m (13000ft) và cho bất kỳ giai đoạn bay nào vượt quá 30 phút ở độ cao khí áp trên 3000m nhưng không vượt quá 3900m
3. 100% hành khách	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3900m (13000ft)
4. 10% hành khách	Tổng thời gian bay sau 30 phút tại độ cao khí áp trên 3000m nhưng không vượt quá 3900m

PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 6.167: CUNG CẤP Ô-XY CHO MÁY BAY BUỒNG KÍN

(a) Lượng ô-xy bổ sung được yêu cầu phải được xác định trên cơ sở áp suất trong khoang khách, thời gian bay và có tính đến trường hợp hở buồng kín xảy ra trong khi bay thì áp suất tàu bay vẫn có khả năng cung cấp ô-xy và sau đó tàu bay có thể giảm tốc độ theo phương thức khẩn cấp như quy định trong tài liệu hướng dẫn bay (AFM) tới độ cao an toàn tuyệt đối với tuyến đường bay cho phép tiếp tục chuyến bay và hạ cánh an toàn.

(b) Sau khi hở buồng kín, áp suất trong khoang khách được xem như áp suất buồng hở, trừ khi chứng minh được rằng hệ thống điều áp hỏng cũng không có khả năng làm hở khoang khách.

Ghi chú: Trong trường hợp này, áp suất trong khoang khách có thể sử dụng làm cơ sở cho việc xác định lượng ô-xy cung cấp.

(c) Các thành viên tổ lái:

(1) Mỗi thành viên tổ lái trong khi làm nhiệm vụ trong buồng lái phải được cung cấp lượng ô-xy bổ sung phù hợp theo bảng dưới đây;

(2) Với mục đích cung cấp ô-xy, tất cả những người đang ngồi ở vị trí các thành viên tổ lái mà được cung cấp ô-xy từ nguồn dự phòng cho tổ lái phải được xem như là các thành viên tổ lái đang làm nhiệm vụ;

(3) Với mục đích cung cấp ô-xy, những người ngồi ở vị trí các thành viên tổ lái mà không được cung cấp ô-xy từ nguồn ô-xy của tổ lái thì được xem như hành khách.

(d) Tiếp viên hàng không, tiếp viên hàng không bổ sung và hành khách:

(1) Các tiếp viên hàng không và hành khách phải được cung cấp một lượng ô-xy bổ sung phù hợp theo bảng dưới đây;

(2) Tất cả các tiếp viên hàng không bổ sung, các thành viên tổ bay bổ sung được coi như hành khách trong việc cung cấp ô-xy.

(e) Các yêu cầu về cung cấp ô-xy (được quy định trong bảng sau) cho các tàu bay không được phép bay ở độ cao trên 7600m (25000ft) có thể được giảm xuống:

(1) Toàn bộ thời gian bay giữa độ cao 3050m (10000ft) đến 3950m (14000ft) đối với tất cả các tiếp viên hàng không;

(2) Tối thiểu 10% số lượng hành khách, nếu bất kỳ thời điểm nào tàu bay có thể hạ độ cao một cách an toàn trong vòng 4 phút tới độ cao 3950m (14000ft)

CUNG CẤP CHO	THỜI GIAN VÀ ĐỘ CAO ÁP SUẤT
1. Tất cả mọi người làm nhiệm vụ trong buồng lái	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3900m (14000ft) và tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3000m (10000ft) và không vượt quá 3900m (13000ft) sau 30 phút đầu tiên ở các độ cao đó nhưng không ít hơn: (i) 30 phút đối với tàu bay được phép bay ở độ cao không lớn hơn 7500m (25000ft) (Chú ý 2); (ii) 2 giờ bay đối với các tàu bay được phép bay ở độ cao lớn hơn 7500m (25000ft) (Chú ý 3)
2. Tất cả tiếp viên	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3900m (14000ft) và cho bất kỳ giai đoạn bay nào vượt quá 30 phút (Chú ý 2), và tổng thời gian bay khi ở độ cao từ 3000m (10000ft) đến 3900m (13000ft) sau 30 phút bay đầu tiên ở độ cao đó.
3. 100% hành khách	10 phút hoặc tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 4200m (15000ft) chọn giá trị nào lớn hơn (Ghi chú 4)
4. 30% hành khách	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3950m (14000ft) nhưng không vượt quá 4200m (15000ft)
5. 10% hành khách	Tổng thời gian bay tại độ cao khí áp trên 3000m (10000ft) nhưng không vượt quá 4200m (15000ft) sau 30 phút bay đầu tiên ở độ cao đó

Ghi chú 1: Việc cung cấp ô-xy phải tính đến áp suất trong khoang hành khách và quỹ đạo giảm độ cao đối với từng đường bay;

Ghi chú 2: Việc cung cấp tối thiểu phải đảm bảo lượng ô-xy cần thiết cho việc giảm độ cao với tốc độ giảm cố định từ độ cao được phép tối đa tới 3000m (10000ft) trong vòng 10 phút và tiếp tục bay ở độ cao đó trong vòng 20 phút;

Ghi chú 3: Việc cung cấp tối thiểu phải đảm bảo lượng ô-xy cần thiết cho việc giảm độ cao với tốc độ giảm cố định từ độ cao được phép tối đa tới 3000m (10000ft) trong vòng 10 phút và tiếp tục bay ở độ cao đó trong vòng 110 phút. Lượng ô-xy được yêu cầu có thể xem ở mục 6.110 Thiết bị thở (PBE) của Bộ quy chế an toàn hàng không này;

Ghi chú 4: Việc cung cấp tối thiểu phải đảm bảo lượng ô-xy cần thiết cho việc giảm độ cao với tốc độ giảm cố định từ độ cao được phép tối đa tới 4500m (15000ft)

(Xem tiếp Công báo số 905 + 906)

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng