



БУЙРУК
ПРИКАЗ

2025-г. 26-сентябрь № 04

Бишкек ш.
г. Бишкек

**«Аба кемелеринин учууга жарактуулугу. КРАЭ-8»
Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2023-жылдын 3-марттагы № 115 «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин айрым ченем жаратуу ыйгарым укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө» токтомуна ылайык, ошондой эле Эл аралык жарандык авиация уюмунун (ИКАО) стандарттары жана сунушталуучу тажрыйбасы менен максималдуу бирдейликти камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Тиркемеге ылайык, «Аба кемелеринин учууга жарактуулугу. КРАЭ-8» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин мамлекеттик жана расмий тилдеринде бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигине:

- ушул буйрукту аткарууга кабыл алсын;
- күчүнө кирген күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде электрондук документ жүгүртүү тутуму аркылуу Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына маалымат үчүн жөнөтсүн;

- катталган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде бул буйрук мамлекеттик жана расмий тилдерде «Эркин Тоо» газетасына жарыяласын.

3. Кыргыз Республиканын министрликтер, ведомстволор, жарандык авиация уюмдар жана окуу борборлору «Аба кемелеринин учууга жарактуулугу. КРАЭ-8» Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин аткарууга кабыл алсын.

4. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникация министрлигине:

Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникация министрлигинин 2016-жылдын 27-январындагы № 1 «Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө «Аба кемелеринин учууга жарактуулугу. КРАЭ-8» буйругун 1-пунктунун 9-абзацын күчүн жоготту деп табуу сунушталсын;

5. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөөнү өзүмө калтырам.

6. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып күчүнө кирет.

Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-8. Летная годность воздушных судов»

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Кабинета Министров Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления» от 3 марта 2023 года № 115, а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), **приказываю:**

1. Утвердить Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-8. Летная годность воздушных судов» на государственном и официальном языках согласно приложению.

2. Государственному агентству гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- принять к исполнению настоящий приказ;

- направить настоящий приказ на государственном и официальном языках через систему электронного документооборота в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации, в течение трех рабочих дней со дня вступления в силу; опубликовать настоящий приказ на государственном и официальном языках в газете «Эркин Тоо» в течение трех рабочих дней со дня регистрации.

3. Министерством, ведомствам, организациям гражданской авиации и учебным центрам принять к исполнению Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-8. Летная годность воздушных судов».

4. Рекомендовать Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики признать утратившим силу:

абзац 9 пункта 1 приказа Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационных правил

Кыргызской Республики «АПКР-8. Летная годность воздушных судов» от 27.01.2016 года №1;

5. Контроль над исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

6. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Заместитель директора



К.Т. Төлөгөнов

Приложение к приказу Государственного
агентства гражданской авиации при
Кабинете Министров

Кыргызской Республики

№ 04 от «26» сентября 2025 года



**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
АПКР-8**

«Летная годность воздушных судов»

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

[illegible]

Примечание. Записи о дате внесения изменений и дополнений в данный экземпляр и подпись лица, внесшего поправку в данный экземпляр, имеют отношение к держателю настоящих Правил.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
Глава 1. Определения.....	5
Глава 2. Процедуры сертификации и поддержания летной годности	13
§ 1. Сертификация типа.....	13
§ 2. Производство	13
§ 3. Сертификат летной годности	13
Глава 3. Поддержание летной годности	18
§ 1. Применимость	18
§ 2. Обязанности, касающиеся поддержания летной годности	19
Глава 4. Управление безопасностью полетов	20
Глава 5. Утвержденная организация по техническому обслуживанию.	20
§ 1. Применимость	21
§ 2. Утверждение организации по техническому обслуживанию	21
§ 3. Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию	23
§ 4. Процедуры технического обслуживания и система обеспечения качества	24
§ 5. Производственная база.....	24
§ 6. Персонал	24
§ 7. Регистрируемые данные.....	25
§ 8. Свидетельство о техническом обслуживании	25

СОКРАЩЕНИЯ

АТ- авиационная техника;
ВС- воздушное судно;
ВСУ-вспомогательная силовая установка;
ОГА- орган гражданской авиации;
ТО- техническое обслуживание;
CDL- перечень отклонений от конфигурации;
CVR- бортовой речевой самописец
FDR- самописец полетных данных
MEL - минимальный перечень оборудования
MMEL - типовой минимальный перечень оборудования
MP-программа технического обслуживания
ДПАС - дистанционно пилотируемая авиационная система

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящие Авиационные правила Кыргызской Республики – «АПКР-8 Летная годность воздушных судов» (далее – Правила) разработаны на основании Воздушного кодекса Кыргызской Республики.

При разработке настоящих Правил в качестве основного документа Международной организации гражданской авиации (ИКАО) использовано Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), издание 13-е, вступившее в силу в июле 2022 года.

Глава 1. Определения

В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в Стандартах и Рекомендуемой практике по летной годности воздушных судов, они имеют следующие значения:

Аспекты человеческого фактора. Принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, технического обслуживания и эксплуатационной деятельности в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

Барометрическая высота. Атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере.

"Бесхозный" тип воздушного судна. Воздушное судно, сертификат типа которого аннулирован государством разработчика и которое в дальнейшем не имеет назначенного государства разработчика в соответствии с Приложением 8. Эти воздушные суда не отвечают Стандартам Приложения 8.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Вертолет с летно-техническими характеристиками класса 1. Вертолет с такими летно-техническими характеристиками, что при отказе двигателя он может выполнить посадку в зоне прерванного взлета или безопасно продолжить полет до соответствующей зоны приземления.

Вертолет с летно-техническими характеристиками класса 2. Вертолет с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа двигателя он может безопасно продолжать полет, за исключением тех случаев, когда отказ имеет место до достижения характерной точки после взлета или после характерной точки до посадки, когда может потребоваться выполнение вынужденной посадки.

Вертолет с летно-техническими характеристиками класса 3. Вертолет с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа двигателя в любой точке на траектории должна выполняться вынужденная посадка.

Взлетная поверхность. Часть поверхности аэродрома, которую аэродромный полномочный орган объявил располагаемой для нормального разбега по земле или по воде воздушного судна, выполняющего взлет в определенном направлении.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Примечание. В тех случаях, когда используется термин "воздушное судно", он также относится к дистанционно пилотируемым воздушным судам.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время принятия решения о потере линии управления и контроля C2. Максимальный отрезок времени, допустимый до объявления о состоянии потери линии C2, в течение которого характеристики линии C2 недостаточны для того, чтобы позволить внешнему пилоту активно управлять полетом безопасным и своевременным образом в соответствии с условиями воздушного пространства и эксплуатационными условиями.

Государство-изготовитель. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта.

Государство разработчика. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

Государство разработчика модификации. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении физического лица или организации, ответственных за разработку модификации или ремонт воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства – не на основе национальной принадлежности – государства, входящие в это агентство, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая приводится в

документе "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Дос 9587).

Двигатель. Устройство, используемое или предназначенное для использования с целью приведения в движение воздушного судна. Оно включает, по крайней мере, те компоненты и оборудование, которые необходимы для функционирования и контроля, но не включает воздушный винт/несущие винты (если они применяются).

Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС). Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный(ые) с ним пункт(ы) дистанционного пилотирования, необходимая(ые) линия(и) С2 и любые другие элементы, указанные в конструкции типа.

Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС). Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

Достаточное доказательство. Совокупность документов или работ, которые Договаривающееся государство признает в качестве достаточных для подтверждения соответствия конкретному требованию к летной годности.

Зона взлета и конечного этапа захода на посадку (FATO). Установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висения или посадка и с которой начинается маневр взлета. В тех случаях, когда FATO должна использоваться вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 1, эта установленная зона включает располагаемую зону прерванного взлета.

Категория А. Применительно к вертолетам означает вертолет с несколькими двигателями, спроектированный с учетом особенностей двигателя и изоляции систем, определяемых в части IVB Приложения 8, и способный выполнять полеты, используя взлетные и посадочные данные, регламентируемые с учетом отказа критического двигателя, что обеспечивает достаточную установленную зону на земной поверхности и достаточные летные характеристики для безопасного продолжения полета или безопасного прекращения взлета.

Качество предоставленного обслуживания (QoSD). Заявление С2CSP эксплуатанту ДПАС о достигнутом или предоставленном QoS.

Категория В. Применительно к вертолетам означает вертолет с одним двигателем или несколькими двигателями, который не отвечает стандартам категории А. Вертолеты категории В не имеют гарантированной возможности безопасно продолжать полет в случае отказа двигателя, что предполагает выполнение вынужденной посадки.

Конструкция типа. Набор данных и информации, необходимый для определения типа воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта в целях установления летной годности.

Конфигурация (применительно к самолету). Определенное сочетание положений таких подвижных элементов, как закрылки и шасси и т. д., влияющих на аэродинамические характеристики самолета.

Коэффициент безопасности. Расчетный коэффициент, принятый для учета возможности превышения расчетных нагрузок, а также учета неопределенностей при проектировании и производстве.

Критический(ие) двигатель(и). Любой двигатель, отказ которого оказывает наиболее неблагоприятное воздействие на характеристики воздушного судна, относящиеся к рассматриваемому случаю.

Примечание. Некоторые воздушные суда могут иметь несколько равным образом критических двигателей. В таком случае выражение "критический двигатель" означает один из этих критических двигателей.

Линия управления и контроля C2. Линия передачи данных между дистанционно пилотируемым воздушным судном и пунктом дистанционного пилотирования в целях управления полетом.

Модификация. Изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Примечание. Модификация также может включать осуществление модификации, которая представляет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании. Дополнительный инструктивный материал по техническому обслуживанию, модификации и ремонту содержится в Руководстве по летной годности.

Номинальное состояние линии управления и контроля C2. Состояние ДПАС, при котором характеристики линии C2 достаточны для того, чтобы позволить внешнему пилоту активно управлять полетом безопасным и своевременным образом в соответствии с условиями воздушного пространства и эксплуатационными условиями.

Обнаружение и предотвращение. Способность видеть, распознавать или обнаруживать находящиеся вблизи воздушные суда или другие источники опасности и предпринимать соответствующие действия.

Огнестойкость. Способность выдерживать воздействие создаваемой пламенем высокой температуры в течение периода 15 мин.

Примечание. Характеристики допустимого пламени приведены в ИСО 2685.

Одобрено; утверждено. Принято Договаривающимся государством как пригодное для определенной цели.

Ожидаемые условия эксплуатации. Условия, которые стали известны из практики или возникновение которых можно с достаточным основанием предвидеть в течение срока службы воздушного судна или пункта дистанционного пилотирования с учетом его назначения. Эти условия зависят от метеорологического состояния атмосферы, рельефа местности, функционирования воздушного судна и пункта дистанционного

пилотирования, квалификации персонала и всех прочих факторов, влияющих на безопасность полета.

Ожидаемые условия эксплуатации не включают:

1) экстремальные условия, которых можно успешно избежать путем использования соответствующих правил эксплуатации;

2) экстремальные условия, которые возникают настолько редко, что требование выполнять Стандарты в отношении этих условий привело бы к обеспечению более высокого уровня летной годности, чем это необходимо и практически обосновано.

Организация, ответственная за конструкцию типа. Организация, которая владеет сертификатом типа или равноценным документом в отношении типа воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта, выданным Договаривающимся государством.

Перегрузка. Отношение установленной нагрузки к весу воздушного судна, причем эта нагрузка выражается в величинах аэродинамических и инерционных сил или сил взаимодействия с земной поверхностью.

Передача управления. Действие, заключающееся в передаче управления пилотированием от одного пункта дистанционного пилотирования к другому.

Переключение. Действие, заключающееся в переключении активного канала передачи данных между ПДП и ДПВС с одной из линий или сетей, составляющих линию С2, на другую линию или сеть, составляющую линию С2.

Повреждение от дискретного воздействия. Повреждение конструкции воздушного судна, которое, вероятно, является результатом столкновения с птицей, нелокализованного разрушения лопаток вентилятора, нелокализованного разрушения двигателя, нелокализованного разрушения быстровращающихся деталей механизмов или аналогичных причин.

Поддержание летной годности. Совокупность процессов, обеспечивающих соответствие воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя, воздушного винта или составной части действующим требованиям к летной годности и поддержание в состоянии, соответствующем условиям безопасной эксплуатации, на протяжении срока их службы.

Посадочная поверхность. Часть поверхности аэродрома, которую аэродромный полномочный орган объявил располагаемой для нормального пробега по земле или по воде воздушных судов, выполняющих посадку в определенном направлении.

Предельные нагрузки. Максимальные нагрузки, которые могут возникать в ожидаемых условиях эксплуатации.

Пригодный для выполнения полетов. Состояние воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя, воздушного винта или

составной части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и условиям их безопасной эксплуатации.

Придание силы (удостоверению о годности к полетам). Действие, в результате которого Договаривающееся государство вместо выдачи собственного удостоверения о годности к полетам признает удостоверение, выданное любым другим Договаривающимся государством, в качестве равноценного его собственному удостоверению.

Пункт дистанционного пилотирования (ПДП). Элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для пилотирования дистанционно пилотируемого воздушного судна.

Разрушающая (расчетная) нагрузка. Предельная нагрузка, умноженная на соответствующий коэффициент безопасности.

Расчетная взлетная масса. Максимальная масса воздушного судна, которая при расчетах на прочность конструкции принимается за массу воздушного судна, предусматриваемую в начале разбега при взлете.

Расчетная масса при рулении. Максимальная масса воздушного судна, с учетом которой обеспечивается прочность конструкции при нагрузках, вероятных во время движения воздушного судна по земле до начала взлета.

Расчетная посадочная масса. Максимальная масса воздушного судна, которая при расчетах на прочность конструкции принимается за массу воздушного судна, предусматриваемую при посадке.

Регистрируемые данные о техническом обслуживании. Регистрируемые данные, которые содержат подробную информацию о выполненном техническом обслуживании воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

Ремонт. Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию. Документ, одобренный руководителем организации по техническому обслуживанию и содержащий подробную информацию о структуре организации по техническому обслуживанию и обязанностях ее руководства, сфере выполняемых работ, производственной базе, процедурах технического обслуживания и системах обеспечения качества или инспекционных проверок.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Свидетельство о техническом обслуживании. Документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение

указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности.

Сертификат типа. Документ, выданный Договаривающимся государством для определения конструкции типа воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта и подтверждения того, что эта конструкция отвечает соответствующим нормам летной годности данного государства.

В некоторых Договаривающихся государствах в отношении типа двигателя или воздушного винта может быть выдан документ, равноценный сертификату типа.

Документ, равноценный сертификату типа, может быть выдан в отношении пункта дистанционного пилотирования.

Силовая установка. Система, состоящая из всех двигателей, компонентов системы привода (если имеется) и воздушных винтов (если установлены), их агрегатов, вспомогательных частей, топливной системы и системы смазки, установленных на воздушном судне; к ней не относятся несущие винты вертолета.

Соответствующие нормы летной годности. Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством для рассматриваемого класса воздушных судов, пунктов дистанционного пилотирования, двигателей или воздушных винтов.

Состояние потери линии управления и контроля C2. Состояние ДПАС, при котором в результате нарушения линии C2, превышающего время принятия решения о потере линии C2, отмечается ухудшение эксплуатационных характеристик линии C2 до такой степени, которая не позволяет внешнему пилоту активно управлять полетом безопасным и своевременным образом.

Спецификация линии управления и контроля C2 Минимальные характеристики, которые должны быть достигнуты оборудованием линии C2 в соответствии с применимыми нормами летной годности в отношении конструкции системы.

Стандартная атмосфера. Атмосфера, определенная следующим образом:

- 1) воздух является идеальным сухим газом;
- 2) физические константы воздуха являются следующими:
 - средняя молярная масса на уровне моря:
 $M_0 = 28,964\,420 \times 10^{-3} \text{ кг/моль};$
 - атмосферное давление на уровне моря:
 $P_0 = 1\,013,25 \text{ гПа};$
 - температура на уровне моря:
 $t_0 = 15 \text{ }^\circ\text{C},$
 $T_0 = 288,15 \text{ К};$
 - плотность на уровне моря:

$\rho_0 = 1,225 \text{ 0 кг/м}^3$;

– температура таяния льда:

$T_I = 273,15 \text{ К}$;

– универсальная газовая постоянная:

$R^* = 8,314 \text{ 32 Дж/(моль} \times \text{К)}$;

3) температурные градиенты являются следующими:

Геопотенциальная высота (км)		Температурный градиент (по шкале Кельвина на стандартный геопотенциальный километр)
от	до	
–5,0	11,0	–6,5
11,0	20,0	0,6
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	–2,8
71,0	80,0	–2,0

Примечание 1. Стандартный геопотенциальный метр имеет значение, равное $9,80665 \text{ м}^2/\text{с}^2$.

Примечание 2. См. Doc 7488, где указаны зависимости между переменными величинами и даны таблицы, содержащие соответствующие значения температуры, давления, плотности и геопотенциальной высоты.

Примечание 3. В Doc 7488 также приводятся удельный вес, динамическая вязкость, кинематическая вязкость и скорость распространения звука на различных абсолютных высотах.

Термостойкость. Способность выдерживать воздействие создаваемой пламенем высокой температуры в течение периода 5 мин.

Примечание. Характеристики допустимого пламени приведены в ИСО 2685.

Техническое обслуживание. Проведение работ на воздушном судне, пункте дистанционного пилотирования, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, пункта дистанционного пилотирования, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

Требуемое качество обслуживания (QoSR). Заявление эксплуатанта ДПАС, адресованное C2CSP, о требуемом QoS.

Примечание. QoSR может быть выражено в описательных терминах (критериях), перечисленных в порядке очередности с указанием предпочитаемого значения характеристик для каждого критерия. C2CSP

затем преобразует эти значения в параметры и показатели, соответствующие данному обслуживанию.

Глава 2. Процедуры сертификации и поддержания летной годности

§ 1. Сертификация типа

1. Кыргызская Республика признает сертификаты общепризнанных типов воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, сертификаты типа по шуму и другие сертификаты, связанные с одобрением типа воздушных судов, выданные государством разработчика воздушного судна, двигателя или воздушного винта и их соответствующих частей.

Критерии и процедура признания сертификатов типа описаны в Процедуру по признанию Сертификата типа.

§ 2. Производство

2. Кыргызская Республика не является государством разработчика и государством изготовителя.

§ 3. Сертификат летной годности

Примечание. Используемый в настоящих Правилах термин «сертификат летной годности» означает удостоверение о годности к полетам, упоминаемое в статье 31 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция).

3. Требования настоящей главы применяются ко всем воздушным судам, за исключением воздушных судов таких типов, прототип которых был представлен соответствующим полномочным органом для сертификации до 13 июня 1960 года.

4. Сертификат летной годности выдается Органом гражданской авиации Кыргызской Республики (далее – Орган гражданской авиации) после подачи эксплуатантом в Орган гражданской авиации документов в соответствии с Процедурой по выдаче и продлению сертификатов летной годности гражданских воздушных судов, утвержденный Органом гражданской авиации.

5. Орган гражданской авиации выдает свой Сертификат летной годности и не придает силу сертификату летной годности, выданному другим государством, на признание которого оно рассчитывает в соответствии со статьей 33 Конвенции о международной гражданской авиации.

6. Сертификат летной годности, выданный дистанционно пилотируемому воздушному судну, содержит информацию, подтверждающую статус пригодности к выполнению полетов

дистанционно пилотируемой авиационной системы (ДПАС), как системы в целом, в целях обеспечения гарантий в том, что она соответствует конструкции типа и находится в состоянии, обеспечивающем безопасную эксплуатацию.

7. Сертификат летной годности возобновляется или сохраняет свою действительность путем проведения регулярных проверок через соответствующие промежутки времени, учитывая при этом срок, характер и условия ожидаемой эксплуатации.

8. Сертификат летной годности теряет силу и воздушное судно не выполняет полеты, когда не соблюдаются нижеследующие требования:

1) воздушное судно сохраняет соответствие его типовой конструкции, признанной Органом гражданской авиации, включая следующее:

а) любые модификации и ремонты выполнялись в соответствии с процедурами и методами, утвержденными Органом гражданской авиации;

б) используемые для замены агрегаты, составные части, оборудование или материалы отвечают конструктивным требованиям и установлены в соответствии с предписанной технологией и процедурами;

в) присутствуют все маркировки и трафареты, включенные в документы об утверждении типовой конструкции;

г) руководство по летной эксплуатации включает все изменения, утвержденные Органом гражданской авиации в качестве обязательных;

д) допуск к эксплуатации воздушного судна с какими-либо неработоспособными системами, агрегатами или оборудованием, важными для летной годности, осуществляется в соответствии с минимальным перечнем оборудования (MEL), утвержденным Органом гражданской авиации;

е) допуск к эксплуатации воздушного судна с какими-либо отсутствующими составными частями осуществляется в соответствии с руководством по летной эксплуатации или перечнем допустимых отклонений в конфигурации (CDL);

ж) не отремонтированные повреждения находятся в пределах, допустимых в соответствии с руководством по ремонту конструкции планера данного типа воздушного судна и приемлемых для Органа гражданской авиации;

2) воздушное судно поддерживается в состоянии летной годности, включая:

а) техническое обслуживание воздушного судна осуществляется в соответствии с программой (Регламентом) технического обслуживания, утвержденной (введенным в действие) Органом гражданской авиации;

б) когда это применимо, включение воздушного судна в программу контроля уровня надежности, включая, в частности, мониторинг состояния двигателя/двигателей, и выполнение корректирующих действий для исправления любых негативных тенденций;

в) выполнение на нем любых сертификационных требований к техническому обслуживанию с установленной периодичностью;

г) выполнение на нем всех модификаций или проверок (осмотров), заявленных в качестве обязательных;

д) соблюдение утвержденных ограничений по срокам эксплуатации для тех составных частей воздушного судна, которые заявлены организацией, ответственной за типовую конструкцию, или Органом гражданской авиации в качестве изделий с ограниченным сроком эксплуатации;

е) данные о массе и центровке воздушного судна соответствуют требованиям Органа гражданской авиации, включая, при необходимости, повторное взвешивание;

ж) регистрируемые данные о воздушном судне соответствуют требованиям Органа гражданской авиации.

9. Сертификат летной годности также теряет силу при:

1) приостановке или прекращении действия, отзыве или аннулировании сертификата типа данного воздушного судна;

2) исключении воздушного судна из регистрации в Кыргызской Республике; или

3) снятии с эксплуатации всех, и/или определенных серийных номеров или экземпляров воздушных судов данного типа по решению организации, ответственной за конструкцию типа.

10. Во всех случаях прекращения действия, отзыва или аннулирования сертификата летной годности, держатель такого сертификата (эксплуатант или владелец воздушного судна, если на это эксплуатант не уполномочен) в течении 5 рабочих дней возвращает оригинал сертификата в Орган гражданской авиации, если иной более длительный срок не согласован с Органом гражданской авиации.

11. Сертификат летной годности подлежит замене при:

1) порче или утере, факт которых подтвержден соответствующим актом или другим соответствующим документом, подписанным комиссией, созданной Органом гражданской авиации, или другим соответствующим органом;

2) изменении данных, вносимых в сертификат летной годности.

12. Когда воздушное судно, имеющее действительный сертификат летной годности, выданный другим государством, вносится в реестр Кыргызской Республики, то Орган гражданской авиации, выдавая свой сертификат летной годности, может в целом или частично считать предыдущий сертификат летной годности достаточным доказательством соответствия воздушного судна применимым требованиям настоящих Правил.

13. В случае снятия воздушного судна с регистрации Кыргызской Республики и внесения его в реестр другого государства, Орган гражданской авиации, по просьбе владельца или эксплуатанта воздушного

судна, когда эксплуатант воздушного судна уполномочен на это владельцем воздушного судна, может выдать «Экспортный сертификат летной годности». Такой сертификат является документом, подтверждающим, что воздушное судно прошло проверку, и на момент выдачи такого сертификата является пригодным к полетам в соответствии с требованиями летной годности Органа гражданской авиации, но не обладает статусом сертификата летной годности, выдаваемым в соответствии со статьей 33 Конвенции о международной гражданской авиации, и не является действительным для выполнения любых производственных полетов.

14. В Кыргызской Республике используется стандартная форма Сертификата летной годности (Процедура по выдаче и продлению сертификатов летной годности гражданских воздушных судов).

15. В Кыргызской Республике используется стандартная форма Экспортного сертификата летной годности (Процедура по выдаче и продлению сертификатов летной годности гражданских воздушных судов).

16. В Кыргызской Республике используется стандартная форма Сертификата летной годности ДПВС (Процедура по выдаче и продлению сертификатов летной годности гражданских воздушных судов)

17. Сертификат летной годности включает перевод на английский язык.

Примечание. Согласно статье 29 Конвенции о международной гражданской авиации сертификат летной годности должен иметься на борту каждого воздушного судна, занятого в международной аэронавигации.

18. Ограничения, устанавливаемые для воздушного судна, и информация. К каждому воздушному судну прилагается руководство по летной эксплуатации, таблицы, схемы или другие документы, содержащие утвержденные ограничения, в пределах которых это воздушное судно считается годным к полетам, как это определено соответствующими требованиями к летной годности, включая дополнительные инструкции и информацию, необходимые для обеспечения его безопасной эксплуатации.

19. Информация, необходимая для безопасной эксплуатации ДПВС, включает данные, применимые к пунктам дистанционного пилотирования (ПДП) и линии управления и контроля C2.

20. Временная утрата летной годности. Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

21. К дистанционно пилотируемым воздушным судам, летная годность которых подлежит восстановлению, относятся ПДП, с которых осуществляется управление ДПВС, необходимая(ые) линия(и) управления и контроля C2 или любые другие компоненты, определенные соответствующими требованиями к летной годности.

22. Специальное разрешение на полет. Несмотря на требования

пункта 20, воздушному судну с временной утратой летной годности или не соответствующему требованиям для выдачи сертификата летной годности Орган гражданской авиации может выдать разовое специальное разрешение на полет (далее – специальное разрешение) или полеты, составляющие в целом один перелет до пункта назначения, в следующих случаях:

1) выполнение контрольно-испытательного полета после модификации, ремонта или глубокого периодического обслуживания;

2) перегонка воздушного судна к месту выполнения технического обслуживания/хранения/ до базы;

3) перегонка воздушного судна к месту поставки новому эксплуатанту (владельцу); или

4) эвакуация воздушного судна с места, где имеется опасность утраты воздушного судна, или при форс-мажорных обстоятельствах;

23. Специальное разрешение выдается на основе рассмотрения заявления на выдачу специального разрешения, документов, прилагаемых к этому заявлению, а также проведения осмотра воздушного судна по необходимости.

24. Специальное разрешение выдается в соответствии со следующими требованиями:

1) специальное разрешение находится на борту воздушного судна в течение всего полета, выполняемого согласно этому разрешению;

2) регистрационные знаки нанесены (имеются) на воздушном судне;

3) воздушное судно не используется в коммерческих целях;

4) ни одно лицо не перевозится на борту воздушного судна, за исключением лиц, присутствие которых является необходимым для целей полета, и такие лица уведомлены о содержании разрешения на полет и состоянии летной годности воздушного судна;

5) воздушное судно должно управляться экипажем, который уведомлен о цели полета и имеет соответствующие сертификаты или свидетельства, выданные или признанные действительными Органом гражданской авиации;

6) полет выполняется таким образом, чтобы обойти районы, где полеты могут создавать опасность лицам или имуществу;

7) полет выполняется в пределах эксплуатационных ограничений, установленных в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна, а также других ограничений Органа гражданской авиации, установленных на конкретный полет; и

8) полет выполняется в пределах срока действия разрешения;

9) на воздушном судне выполняются все необходимые виды технического обслуживания для обеспечения безопасного выполнения указанного полета, и в установленном порядке оформляется свидетельство о техническом обслуживании.

25. Если полет предусматривает пролет через другие государства, эксплуатанту воздушного судна следует получить разрешения на пролёт

соответствующих полномочных органов этих государств до начала полета.

26. В Кыргызской Республике используется Стандартная форма Специального разрешения на полет (Процедура по выдаче и продлению сертификатов летной годности гражданских воздушных судов).

27. Утрата летной годности и прекращение эксплуатации. Эксплуатант в установленном порядке обеспечивает надлежащую утилизацию воздушного судна и его частей или компонентов, которые не пригодны для эксплуатации и/или эксплуатация которых в установленном порядке прекращена.

28. Повреждение воздушного судна. В случае повреждения воздушного судна Орган гражданской авиации на основании предоставленных эксплуатантом документов решает, является ли это повреждение таким, что судно утратило годность к полетам, определяемую соответствующими нормами летной годности.

29. Если повреждение воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве, произошло или было обнаружено, когда оно находилось на территории Кыргызской Республики, Орган гражданской авиации имеет право запретить вылет данного воздушного судна с немедленным уведомлением об этом государства регистрации и направлением ему всех необходимых подробных сведений для принятия решения, указанного в пункте 28.

30. Когда государство регистрации считает, что нанесенное воздушному судну повреждение сделало его непригодным к полетам, то это государство запрещает возобновление полетов данного воздушного судна, пока не будет восстановлена его летная годность. Однако в исключительных случаях государство регистрации может, установив особые ограничения, разрешить этому воздушному судну выполнить некоммерческий рейс для перелета до аэродрома, на котором будет восстановлена его летная годность. При установлении особых ограничений государство регистрации учитывает все ограничения, предложенные Органом гражданской авиации, которое первоначально в соответствии с п. 28 запретило воздушному судну продолжать его полет. Орган гражданской авиации разрешает выполнение такого полета или полетов с соблюдением установленных ограничений.

31. Когда Орган гражданской авиации считает, что нанесенное воздушному судну повреждение не делает его непригодным к полетам, этому воздушному судну разрешается продолжать полет.

Глава 3. Поддержание летной годности

§ 1. Применимость

32. Требования настоящей главы применяются ко всем воздушным судам, пунктам дистанционного пилотирования, двигателям,

воздушным винтам и их соответствующим частям за исключением, легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения.

§ 2. Обязанности, касающиеся поддержания летной годности

33. Кыргызская Республика, как государство регистрации воздушного судна в части, касающейся поддержания летной годности воздушных судов, обязана выполнять следующие требования:

1) в том случае, когда воздушное судно определенного типа впервые заносится в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и выдается сертификат летной годности, Орган гражданской авиации обеспечивает уведомление государства разработчика о том, что данное воздушное судно занесено в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики;

2) определяет сохранение летной годности воздушного судна согласно действующим соответствующим требованиям к летной годности применительно к данному воздушному судну;

3) разрабатывает или принимает требования, обеспечивающие поддержание летной годности воздушного судна в течение его срока службы, включая требования к обеспечению того, что воздушное судно:

а) по-прежнему отвечает соответствующим нормам летной годности после модификации, ремонта или установки заменяющей части;

б) поддерживается в пригодном для выполнения полетов состоянии с соблюдением требований к техническому обслуживанию, изложенных в АПКР 6 "Эксплуатация воздушных судов";

4) по получении от государства разработчика обязательной информации о сохранении летной годности оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия;

5) обеспечивает передачу государству разработчика всей обязательной информации о поддержании летной годности, подготовленной им как государством регистрации в отношении данного воздушного судна;

6) обеспечивает наличие системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые оказывают или могут оказывать отрицательное воздействие на поддержание летной годности самолетов и вертолетов, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает соответственно 5700 и 3175 кг, дистанционно пилотируемых самолетов и дистанционно пилотируемых вертолетов, передается организации, ответственной за конструкцию типа этого воздушного судна. Во всех случаях, когда такая информация относится к пункту дистанционного пилотирования, двигателю или воздушному винту, она направляется как в организацию, ответственную за конструкцию типа пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта, так и в организацию, ответственную за конструкцию

типа воздушного судна. В тех случаях, когда связанные с обеспечением безопасности полетов аспекты поддержания летной годности касаются модификации или ремонта, Орган гражданской авиации обеспечивает наличие системы передачи вышеуказанной информации организации, ответственной за проект модификации или ремонта.

34. В случае утверждения организации по техническому обслуживанию или признания утверждения организации по техническому обслуживанию, выданного другим государством, Орган гражданской авиации обеспечивает соблюдение требований главы 5 настоящих Правил.

35. Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы конфиденциальная информация об авиационной безопасности не передавалась вместе с обязательной информацией о поддержании летной годности.

36. Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы конфиденциальная информация об авиационной безопасности передавалась по защищенным каналам соответствующему полномочному органу государства разработчика в соответствии с АПКР 17.

37. В отношении самолетов и вертолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой соответственно более 5700 и 3175 кг, а также дистанционно пилотируемых авиационных систем Орган гражданской авиации устанавливает тип информации, которая должна сообщаться его полномочному органу по летной годности эксплуатантами, организациями, ответственными за конструкцию типа, и организациями по техническому обслуживанию. Устанавливаются также процедуры передачи такой информации.

Глава 4. Управление безопасностью полетов

38. Положения, касающиеся управления безопасностью полетов для утвержденных организаций по техническому обслуживанию, содержатся в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-19».

Глава 5. Утвержденная организация по техническому обслуживанию.

39. Орган гражданской авиации для обеспечения поддержания летной годности воздушных судов на протяжении срока службы, включая требования о сохранении летной годности воздушных судов либо утверждает организацию по техническому обслуживанию, либо принимает утверждение организаций по техническому обслуживанию, которые были утверждены иностранным государством, для обеспечения текущего технического обслуживания воздушных судов и его соответствующих частей.

Примечание: «В настоящее время распространена практика передачи эксплуатантами воздушных судов технического обслуживания ряду независимых Организаций ТО, включая Организации ТО, расположенные в иностранном государстве и находящиеся под его юрисдикцией. Из-за отсутствия практики автоматического принятия иностранных Организаций ТО государством регистрации эти Организации ТО должны иметь утверждение более чем одного государства для технического обслуживания воздушных судов, зарегистрированных в разных государствах. В том случае, когда государство утверждает организацию по техническому обслуживанию, которая уже имеет утверждение от другого государства, ему следует наладить координацию с ВГА этого государства в части обмена информацией о возможностях, области утверждения и статусе соответствия, данного Организации ТО. Это позволит облегчить действия, по первоначальной оценке, и текущему надзору ВГА за статусом соответствия Организаций ТО». (Дос 9760 ИКАО).

§ 1. Применимость

40. Требования настоящей главы применяются к утверждению организаций, выполняющих техническое обслуживание воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и соответствующих частей.

§ 2. Утверждение организации по техническому обслуживанию

Примечание. Положения настоящего раздела не препятствуют организации по техническому обслуживанию выполнять техническое обслуживание воздушного судна, которое не относится к сфере ответственности Органа гражданской авиации, выдавшего данное утверждение, включая воздушные суда, не зарегистрированные ни в одном из государств. Дополнительная информация приведена в Руководстве по летной годности (Дос 9760 ИКАО).

41. Органом гражданской авиации установлены процедуры в отношении утверждения организаций по техническому обслуживанию в соответствии с требованиями настоящей главы.

42. Выдача Органом гражданской авиации документа, утверждающего организацию по техническому обслуживанию, зависит от демонстрации заявителем соблюдения соответствующих требований настоящей главы, установленных в соответствии с п. 39, и соответствующих положений о таких организациях, содержащихся в АПКР 19.

43. В сертификате утверждения содержится по крайней мере следующая информация:

- 1) выдавший уполномоченный орган и фамилия, должность и подпись лица, выдавшего сертификат;
- 2) название и официальный адрес организации по техническому

обслуживанию;

3) учетный номер документа об утверждении организации по техническому обслуживанию;

4) дата первоначальной выдачи;

5) объем утверждаемых работ применительно к воздушному судну, компоненту и/или специальному техническому обслуживанию с указанием типа воздушных судов и компонентов, в отношении которых выдается утверждение;

6) местонахождение производственной базы технического обслуживания, если данная информация не содержится в отдельном документе, упоминаемом в утвержденном сертификате.

44. Сертификат остается действительным в течение неограниченного срока, пока утвержденная организация по техническому обслуживанию продолжает соответствовать требованиям пунктов 41 и 42 настоящих Правил.

45. Организация по техническому обслуживанию уведомляет Орган гражданской авиации о любых изменениях в объеме работ организации, местонахождении или персонале, назначаемом в соответствии с настоящей главой.

46. В том случае, когда Орган гражданской авиации признает полностью или частично документ, утверждающий организацию по техническому обслуживанию, выданный другим государством, он устанавливает порядок признания такого утверждения и последующих изменений. В этом случае Орган гражданской авиации налаживает надлежащий контакт с государством, первоначально выдавшим документ об утверждении организации по техническому обслуживанию.

47. В Кыргызской Республике используется стандартная форма Сертификата соответствия Организации по техническому обслуживанию авиационной техники (Процедура сертификации организаций по техническому обслуживанию авиационной техники).

48. В Кыргызской Республике используется стандартная форма Сертификата признания утвержденной Организации по техническому обслуживанию авиационной техники (Процедура по признанию Органом гражданской авиации Кыргызской Республики сертификата утверждения организации по техническому обслуживанию авиационной техники выданного другим государством).

49. В Кыргызской Республике используется стандартная форма Перечня разрешенных работ Организации по техническому обслуживанию авиационной техники (Процедура сертификации организаций по техническому обслуживанию авиационной техники).

§ 3. Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию

50. Организация по техническому обслуживанию обеспечивает наличие руководства по процедурам, которое используется в качестве инструктивного документа персоналом, занимающимся техническим обслуживанием, и может выпускаться отдельными частями, содержащими следующую информацию:

- 1) общее описание объема работ, разрешенных условиями утверждения организации;
- 2) описание используемых организацией процедур и системы качества или инспекционных проверок в соответствии с пунктами 53 и 54;
- 3) общее описание производственной базы организации;
- 4) фамилии и обязанности лица или лиц, предусмотренных в пунктах 58 и 59;
- 5) описание процедур, используемых для установления компетентности персонала по техническому обслуживанию, исходя из требований пункта 61;
- 6) описание используемого метода регистрации и хранения данных о техническом обслуживании, предусмотренных пунктами 63-65;
- 7) описание процедур подготовки свидетельства о техническом обслуживании и условий, в соответствии с которыми такое свидетельство должно подписываться;
- 8) сведения о персонале, который уполномочен подписывать свидетельство о техническом обслуживании, и сфере его полномочий;
- 9) описание, когда это применимо, работ, выполняемых на основе подряда;
- 10) описание, когда это применимо, дополнительных правил соблюдения процедур и требований эксплуатанта, связанных техническим обслуживанием;
- 11) описание процедур выполнения требований к представлению информации, предусмотренных пунктами 33 б) и 37;
- 12) описание процедуры получения, оценки, изменения и рассылки в рамках организации по техническому обслуживанию всех необходимых данных о летной годности от организации, ответственной за конструкцию типа;
- 13) описание процедур внесения изменений, затрагивающих утверждение организации по техническому обслуживанию.

51. Организация по техническому обслуживанию обеспечивает внесение необходимых изменений в руководство по процедурам для поддержания актуальности содержащейся в нем информации.

52. Организация по техническому обслуживанию оперативно направляет экземпляры всех поправок к руководству по процедурам всем организациям или лицам, которым было предоставлено руководство.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся содержания руководства по процедурам организации по техническому обслуживанию, содержится в Типовой инструкции по разработке РЭТО/РОТО.

§ 4. Процедуры технического обслуживания и система обеспечения качества

53. Организация по техническому обслуживанию устанавливает процедуры, приемлемые для Органа гражданской авиации, утверждающего такую организацию, которые обеспечивают применение надлежащей практики проведения технического обслуживания, а также выполнение всех соответствующих требований, предписанных в пп. 41 и 42.

54. Организация по техническому обслуживанию обеспечивает выполнение требований пункта 53 путем введения либо независимой системы обеспечения качества для контроля соблюдения и адекватности упомянутых процедур, либо системы инспекционных проверок, гарантирующих надлежащее выполнение всех работ по техническому обслуживанию.

§ 5. Производственная база

55. Организация по техническому обслуживанию обеспечивает соответствующую производственную базу и безопасные рабочие условия для выполняемых задач.

56. Организация по техническому обслуживанию располагает необходимыми техническими данными, оборудованием, инструментом и материалами для выполнения утвержденных видов работ.

57. Организация по техническому обслуживанию создает условия, обеспечивающие надлежащую защищенность и исключают снижение качества и повреждение хранимых изделий, таких как части, оборудование, инструменты и материалы.

§ 6. Персонал

58. Организация по техническому обслуживанию назначает ответственного руководителя, который, независимо от выполнения других функций, выступая от имени организации, несет окончательную ответственность.

59. Ответственный руководитель организации по техническому обслуживанию назначает лицо или группу лиц, в обязанности которых входит обеспечение соответствия организации по техническому обслуживанию требованиям пунктов 41 и 42.

60. Организация по техническому обслуживанию нанимает

необходимый персонал для планирования, выполнения работ, надзора, контроля и оформления свидетельств о техническом обслуживании.

61. Организация по техническому обслуживанию устанавливает компетентность персонала по техническому обслуживанию в соответствии с определенными процедурами и на уровне, приемлемом для Органа гражданской авиации, утверждающего эту организацию. Если лицо, подписывающее свидетельство о техническом обслуживании, не является лицом, обладающим свидетельством (категория С), это лицо отвечает требованиям к квалификации, предусмотренным АПКР 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу".

62. Организация по техническому обслуживанию принимает меры к тому, чтобы весь персонал по техническому обслуживанию проходил первоначальную и последующую подготовку с учетом порученных задач и обязанностей. Программа подготовки, утверждаемая организацией по техническому обслуживанию, предусматривает подготовку в целях овладения знаниями и навыками с учетом возможностей человека, включая координацию с другим персоналом по техническому обслуживанию и летными экипажами.

§ 7. Регистрируемые данные

63. Организация по техническому обслуживанию хранит подробные регистрируемые данные о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

64. Зарегистрированные данные, упомянутые в пункте 63, хранятся в течение как минимум одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

65. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с пунктами 63-65 данных ведется в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

Примечание. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, например, записи на бумажной основе, на пленке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

§ 8. Свидетельство о техническом обслуживании

66. Свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается в подтверждение того, что работы по техническому обслуживанию выполнены удовлетворительно в соответствии с утвержденными данными и процедурами, предусмотренными руководством по процедурам организации по техническому обслуживанию.

67. Свидетельство о техническом обслуживании подписывается и включает следующее:

- 1) основные сведения о выполненном техническом обслуживании, включая подробное описание использовавшихся данных;
- 2) дату завершения такого технического обслуживания;
- 3) название организации и номер утверждения/признания организации по техническому обслуживанию;
- 4) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство;
- 5) регистрационный номер воздушного судна, на которое выписывается свидетельство.