

**OBWIESZCZENIE NR 5
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 marca 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uwzględniającego zmianę 1 europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR-MMEL/MEL – Minimalne wyposażenie statku powietrznego

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w zw. z art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹) oraz w zw. z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz euro-

pejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego tekst jednolity uwzględniający zmianę 1 europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR-MMEL/MEL – „Minimalne wyposażenie statku powietrznego”, przyjęte przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA).

¹ *Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.*

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Obwieszczenia nr 5
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 11 marca 2010 r.*

Wspólne Przepisy Lotnicze

JAR-MMEL/MEL

Główny Wykaz Wyposażenia Minimalnego / Wykaz Wyposażenia Minimalnego

Zmiana 1
1 sierpień 2005

Niniejsze tłumaczenie jest dokumentem zaakceptowanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jednak w przypadku powstania wątpliwości **lub** konieczności interpretacji dokumentem obowiązującym jest egzemplarz wydany przez Joint Aviation Authorities w języku angielskim

Wszystkie prawa zastrzeżone

Członkowie Joint Aviation Authorities Committee (Komitetu Wspólnych Nadzorów Lotniczych) są przedstawicielami Cywilnych Władz Lotniczych krajów, które podpisały "Uzgodnienia Dotyczące Opracowania i Zatwierdzania Wspólnych Wymagań na temat Zdatości do Lotu". Wykaz tych krajów jest prowadzony przez European Civil Aviation Conference, ECAC (Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego), 3 bis Villa Emile Bergerat 92522, NEUILLY SUR SEINE, Cedex, France. *

W sprawie otrzymania dalszych egzemplarzy Joint Aviation Requirements, Wspólnych Przepisów Lotniczych należy zwracać się do Global Engineering Documents, 15 Inverness Way East, Englewood, Colorado 80112, USA. Adresy biur dostępne są na stronie JAA (www.jaa.nl) i stronie Global (www.global.ihs.com).

Celem zakupu dokumentów Joint Aviation Authorities w wersji elektronicznej szukaj informacji na stronie Information Handling Services (IHS) www.ihsaviation.com.

W sprawach związanych z treścią należy zwracać się do Sekretariatu JAA, JAA Headquarters, Saturnusstraat 810, PO Box 3000, 2130 KA Hoofddorp, The Netherlands (publications@jaa.nl).

* Krajami tymi są:

Albania, Armenia, Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Republika Czech, Dania, Estonia, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, Finlandia, Republika Macedonii, Francja, Niemcy, Grecja, Węgry, Islandia, Irlandia, Włochy, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Malta, Monaco, Holandia, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Mołdawii, Rumunia, Serbia i Czarnogóra, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, Ukraina i Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii.

JAR-MMEL/MEL

SPIS TREŚCI (szczegóły)

JAR-MMEL/MEL

GŁÓWNY WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO ORAZ WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO

<i>Paragraf</i>	<i>Strona</i>
SŁOWO WSTĘPNE	F-1
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON	CL-1
[PRZEDMOWA	P-1]
DZIAŁ 1 - WYMAGANIA	
Postanowienia ogólne i forma	1-0-1
PODCZĘŚĆ A - POSTANOWIENIA OGÓLNE	
JAR-MMEL/MEL.001	Stosowalność 1-A-1
JAR-MMEL/MEL.002	Wejście w życie 1-A-1
JAR-MMEL/MEL.003	Zgodność 1-A-1]
JAR-MMEL/MEL.005	Terminologia 1-A-1
PODCZĘŚĆ B - MMEL	
JAR-MMEL/MEL.010	Postanowienia ogólne 1-B-1
JAR-MMEL/MEL.015	[Rodzaje] użytkowania 1-B-1
JAR-MMEL/MEL.020	[Przygotowanie MMEL] 1-B-1
JAR-MMEL/MEL.025	Format i język MMEL 1-B-1
JAR-MMEL/MEL.030	Wielokrotne niesprawności 1-B-1
JAR-MMEL/MEL.035	Procedury operacyjne i obsługowe 1-B-1
JAR-MMEL/MEL.040	Okresy na naprawę uszkodzeń 1-B-2
JAR-MMEL/MEL.045	[Akceptacja] MMEL 1-B-2
[JAR-MMEL/MEL.046	Zmiany do MMEL 1-B-2]
PODCZĘŚĆ C - MEL	
JAR-MMEL/MEL.050	Postanowienia ogólne 1-C-1
JAR-MMEL/MEL.055	[Rodzaje] użytkowania 1-C-1
JAR-MMEL/MEL.060	Przygotowanie MEL 1-C-1
JAR-MMEL/MEL.065	Format MEL 1-C-1
JAR-MMEL/MEL.070	Wielokrotne niesprawności 1-C-1
JAR-MMEL/MEL.075	Procedury operacyjne i obsługowe 1-C-1
JAR-MMEL/MEL.080	Okresy na naprawę uszkodzeń 1-C-2
JAR-MMEL/MEL.081	Wydłużenie okresu na naprawę (REI) 1-C-2]
JAR-MMEL/MEL.085	Zatwierdzenie MEL 1-C-2
JAR-MMEL/MEL.090	Operacje wykraczające poza zakres MEL 1-C-2
[]	
DZIAŁ 2 - WSPÓLNE OKÓLNIKI DORADCZE	
Postanowienia ogólne i forma	2-0-1
[PODCZĘŚĆ A - POSTANOWIENIA OGÓLNE]	
[]	
ACJ JAR-MMEL/MEL.001 ([a]) Ograniczenia stosowalności MEL	2-A-1
[ACJ JAR-MMEL/MEL.003	Zgodność 2-A-1]

JAR-MMEL/MEL

[PODCZEŚĆ B - POSTANOWIENIA OGÓLNE]

[ACJ JAR-MMEL/MEL.01 O(c)	Ogólne	2-B-1]
ACJ JAR-MMEL/MEL.025	Format MMEL	2-B-1
ACJ JAR-MMEL/MEL.030	Wielokrotne niesprawności	2-B-1
ACJ JAR-MMEL/MEL.040/080	Okresy na naprawę uszkodzeń	2-B-1
Załącznik 1 do		
ACJ JAR-MMEL/MEL.025	Format MMEL	2-B-3
Załącznik 2 do		
ACJ JAR-MMEL/MEL.025	Przykładowy Wstęp MMEL	2-B-4

[PODCZEŚĆ C - POSTANOWIENIA OGÓLNE]

[ACJ-JAR-MM ELIM EL. 055	Typy operacji	2-C-1
ACJ-JAR-MMEL/MEL.060(b)	Opracowanie MEL	2-C-1]
ACJ JAR-MMEL/MEL.065	Format MEL	2-C-1
[ACJ-JAR-MMEL/MEL.075	Procedury operacyjne i obsługowe	2-C-1
ACJ-JAR-MMEL/MEL.081	Przedłużenie okresów na naprawę uszkodzeń	2-C-2]
Załącznik 1 do		
ACJ JAR-MMEL/MEL.065	Przykładowy Wstęp MEL	2-C-3

JAR-MMEL/MEL

SŁOWO WSTĘPNE

- 1 Cywilne Nadzory Lotnicze pewnych państw europejskich uzgodniły wspólne, wszechstronne i szczegółowe wymagania dotyczące lotnictwa, określane jako Wspólne Przepisy Lotnicze (JAR), mając na celu zmniejszenie do minimum problemów związanych z Certyfikacją Typu w przedsięwzięciach wspólnych, ułatwienie eksportu i importu wyrobów lotniczych, ułatwienie akceptacji obsługi technicznej przeprowadzanej w jednym państwie europejskim przez Cywilny Nadzór Lotniczy w innym państwie europejskim oraz uregulowanie handlowych lotniczych operacji transportowych.
- 2 JAR-y są uznawane przez Cywilne Nadzory Lotnicze państw uczestniczących, jako akceptowalna podstawa dla wykazywania zgodności z ich krajowymi przepisami zdadności do lotu.
- 3 [] Ilekroć JAR-y biorą pod uwagę konstrukcję statku powietrznego lub zabudowę i działanie wyposażenia, przyjmuje się, że na początku lotu nie występują żadne znane uszkodzenia. Jednakże, przy różnych poziomach rezerwowania, uwzględnionych w konstrukcji statku powietrznego, działanie pewnych układów lub zainstalowanego wyposażenia może nie być wymagane, jeżeli pozostałe działające wyposażenie może utrzymać akceptowalny poziom bezpieczeństwa.
- 4 JAR-MMEL/MEL określa warunki dotyczące zatwierdzenia dokumentów zatytułowanych "Główne Wykazy Wyposażenia Minimalnego" {ang. "Master Minimum Equipment Lists"} (MMEL) oraz "Wykazy Wyposażenia Minimalnego" {ang. "Minimum Equipment Lists"} (MEL).
- 5 MMEL/MEL jest dokumentem łagodzącym wymagania, przeznaczonym do wykorzystania, gdy zidentyfikowane zostało uszkodzenie. Jego celem nie jest jednakże zachęcanie do użytkowania statku powietrznego z niedziałającym wyposażeniem ani funkcjonowanie jako lista kontrolna sprawności. Takie operacje są dozwolone jedynie jako wynik starannej analizy każdego przypadku w celu zapewnienia, że [wymagany] poziom bezpieczeństwa jest utrzymany. Podstawowym założeniem przy wydawaniu zezwolenia na wylot statku powietrznego z niesprawnym wyposażeniem jest ograniczone kontynuowanie użytkowania statku powietrznego w tym stanie.
- 6 Dalszy rozwój niniejszego JAR będzie się odbywać według uzgodnionych procedur wprowadzania poprawek. Oznacza to, że poprawka JAR-MMEL/MEL może zostać zaproponowana przez Cywilny Nadzór Lotniczy każdego z państw uczestniczących i przez każdą organizację reprezentowaną w [IPAP (Panel Doradczy Zainteresowanych Stron)].
- 7 Znaczenia terminów oraz [skrótów] stosowanych w niniejszym JAR-MMEL/MEL są zamieszczone w niniejszym JAR-MMEL/MEL oraz w JAR-1, Definicje i Skróty.
- 8 Poprawki do tekstu niniejszego JAR-MMEL/MEL są wydawane jako Strony Wymienne. Noszą one datę wejścia w życie i mają od tej daty ten sam status i stosowalność co JAR-MMEL/MEL.
- 9 Nowy, poprawiony i skorygowany tekst jest znaczony wytłuszczonymi nawiasami.
- 10 Dokumenty Komentarzy / Odpowiedzi opracowane po konsultacji Propozycji Poprawki {ang. *Notice of Proposed Amendment*} (NPA) zostały przygotowane przez JAA i są publikowane na stronie internetowej JAA: www.jaa.nl. Czytelnicy mogą również wystąpić do Centrali JAA o kopie konkretnych Dokumentów Komentarzy / Odpowiedzi.

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANE

JAR-MMEL/MEL

WSPÓLNE PRZEPISY LOTNICZE

WYKAZ STRON

Główny Wykaz Wyposażenia Minimalnego/Wykaz Wyposażenia Minimalnego

Zmiana I z 01.08.05

Niżej wyszczególnione strony JAR-MMEL/MEL są obowiązujące:

Numer strony	Legenda	Data
Strona tytułowa	Zmiana I	01.08.05
ii	Zmiana I	01.08.05
C-1	Zmiana I	01.08.05
C-2	Zmiana I	01.08.05
F-1	Zmiana I	01.08.05
F-2	Zmiana I	01.08.05
CL-1	Zmiana I	01.08.05
CL-2	Zmiana I	01.08.05
P-1	Zmiana I	01.08.05
P-2	Zmiana I	01.08.05
1-0-1		01.05.00
1-0-2		01.05.00
1-A-1	Zmiana I	01.08.05
1-A-2	Zmiana I	01.08.05
1-B-1	Zmiana I	01.08.05
1-B-2	Zmiana I	01.08.05
1-C-1	Zmiana I	01.08.05
1-C-2	Zmiana I	01.08.05
2-0-1		01.05.00
2-0-2		01.05.00
2-A-1	Zmiana I	01.08.05
2-A-2	Zmiana I	01.08.05
2-B-1	Zmiana I	01.08.05
2-B-2	Zmiana I	01.08.05
2-B-3	Zmiana I	01.08.05
2-B-4	Zmiana I	01.08.05
2-B-5	Zmiana I	01.08.05
2-B-6	Zmiana I	01.08.05
2-C-1	Zmiana I	01.08.05
2-C-2	Zmiana I	01.08.05
2-C-3	Zmiana I	01.08.05

JAR-MMEL/MEL

2-C-4	Zmiana 1	01.08.05
2-C-5	Zmiana 1	01.08.05
2-C-6	Zmiana 1	01.08.05

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANA

JAR-MMEL/MEL

[PRZEDMOWA

Pierwsze wydanie **JAR-MMEL/MEL** zostało opublikowane 1 maja 2000 r.

Zmiana 1

01.08.05

Zmiana została wydana, aby wprowadzić **NPA-MMEL/MEL 2** jak wyszczególniono poniżej:

Strona tytułowa i druga

Zmiana strony tytułowej i status
Zmiana drugiej strony dla wprowadzenia zmian adresów i państw

Zmiana numeracji stron w treści "szczegóły wykaz stron"

Dział 1

Pod część A. B i C

Nowe wydanie dokumentu wynikające z **NPA-MMEL/MEL 2**.

Dział 2

Pod część A. B i C

Nowe wydanie dokumentu wynikające z **NPA-MMEL/MEL 2.]**

JAR-MMEL/MEL

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANA

DZIAŁ 1

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 1 - WYMAGANIA

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Niniejszy Dział 1 zawiera Wymagania dotyczące zatwierdzenia Głównych Wykazów Wyposażenia Minimalnego oraz Wykazów Wyposażenia Minimalnego.

2. FORMA

2.1 Wymagania JAR-MMEL/MEL są przedstawione w dwóch kolumnach na luźnych stronach identyfikowanych przez datę numeru Zmiany, w ramach której została poprawiona lub wydana ponownie.

2.2 Uwagi Objaśniające, niestanowiące części tekstu JAR są napisane zmniejszoną czcionką. Podtytuły są pisane kursywą.

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 1

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANE

DZIAŁ 1

JAR-MMEL/MEL

PODCZEŚĆ A - POSTANOWIENIA OGÓLNE

JAR-MMEL/MEL.001 Stosowalność

[]

[(a) *Ograniczenie stosowalności MEL.* MEL ma zastosowanie do momentu rozpoczęcia lotu. (Patrz ACJ MMEL/MEL.OOI(a).]

(b) *Dyrektywy Zdatości do Lotu oraz inne Wymagania Obowiązkowe.* Tam, gdzie występuje konflikt między MMEL/MEL a Dyrektywą Zdatości do Lotu lub jakimkolwiek innym Wymaganiami Obowiązkowymi, pierwszeństwo muszą mieć dane lub informacje zawarte w Dyrektywie Zdatości do Lotu lub Wymaganiami Obowiązkowymi (dla przykładu wymagania Ciągłej Zdatości do Lotu).

[]

[]

[Zmiana 1, 01.08.05]

[JAR-MMEL/MEL.002 Wejście w życie Zmiany do JAR-MMEL/MEL wchodzi w życie 6 miesięcy po ich opublikowaniu.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

[JAR-MMEL/MEL.003 Zgodność

(Patrz ACJ-MMEL/MEL.003)

Niniejszy JAR nie będzie stosowany wstecz. MMELy i MELe ważne przed 1 maja 2002 r. nadal będą obowiązywać i stosowane.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.005 Terminologia

Terminy i [skrót]y stosowane w niniejszych JAR-MMEL/MEL mają następujące znaczenia:

(a) "Jak to jest wymagane przez przepisy operacyjne" - Wymieniona pozycja wyposażenia podlega pewnym uwarunkowaniom (ograniczającym lub zezwalającym), wyrażonym w mających zastosowanie przepisach operacyjnych.

(b) "Zatwierdzone przez władzę lotniczą" - oznacza [udokumentowany przez władzę lotniczą, jako odpowiedni dla przewidzianych celów (Patrz JAR-1).]

[(c) "Władza lotnicza" - Właściwy organ odpowiedzialny za przepisy bezpieczeństwa i nadzór nad lotnictwem cywilnym. W odniesieniu do treści JAR-MMEL/MEL Podczęść B, oznacza to władzę

lotniczą państwa projektu. W odniesieniu do treści JAR-MMEL/MEL Podczęść C oznacza władzę lotniczą państwa operatora.]

[(d)] "Dzień kalendarzowy" - 24-godzinny okres czasu od północy do północy czasu UTC *{pol. obowiązującego czasu światowego}* lub lokalnego, zgodnie z wyborem dokonany przez operatora.

[(e)] "Rozpoczęcie lotu" - moment, kiedy statek powietrzny zaczyna przemieszczać się dzięki swojemu własnemu napędowi w celu przygotowania się do startu.

[(f)] "Dzień wykrycia" - dzień kalendarzowy, w którym nieprawidłowe działanie zostało odnotowane w rejestrze obsługi / książce pokładowej statku powietrznego.

[(g)] "Wyposażenie" - oznacza element, funkcję, podzespół lub system.

(h) "Dzień lotu" - 24-godzinny okres czasu (od północy do północy) UTC lub lokalnego, jak określony przez operatora, w którym statek, którego to dotyczy musi rozpocząć przynajmniej jeden lot.]

[(i)] "Jeżeli zabudowany" - [Oznacza, że] wyposażenia jest albo opcjonalne, albo jego zabudowanie nie jest wymagane na wszystkich statkach powietrznych objętych MMEL.

[(j)] "Niedziałający" - oznacza [], że [wyposażenie] działa nieprawidłowo w takim stopniu, że nie realizuje swojego wyznaczonego celu lub nie funkcjonuje ściśle w zakresie swoich projektowych ograniczeń użytkowych lub tolerancji.

Niektóre [wyposażenie] zostało zaprojektowane, aby tolerować uszkodzenia i jest kontrolowane przez komputery [], które przekazują komunikaty o usterkach do centralnego komputera w celu zasygnalizowania konieczności obsługi technicznej. Występowanie tej kategorii komunikatów nie [konieczne] oznacza, że [wyposażenie] nie działa.

[(k)] "JAA MMEL" - oznacza MMEL (wraz z załącznikiem do niego) rekomendowany przez JAA dla uznania przez nadzór lotniczy.]

[(1)] "MEL" - skrót nazwy Wykaz Wyposażenia Minimalnego *{ang. "Minimum Equipment List"}*.

[(m)] "MMEL" - skrót nazwy Główny Wykaz Wyposażenia Minimalnego *{ang. "Master Minimum Equipment List"}*.

[(n)] "Załącznik MMEL" - wykaz związany z MMEL dla statku powietrznego, w przypadku którego wniosek o pierwszą certyfikację typu został złożony do władzy lotniczej niebędącej członkiem JAA. [Załącznik] identyfikuje wszelkie

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 1

JAR-MMEL/MEL.005 (c.d.)

różnice względem MMEL zatwierdzonego przez [państwo projektu]. MMEL [zatwierdzony przez państwo projektu] oraz Załącznik stanowią MMEL [] JAA.

[(o) "Okresy na naprawę uszkodzeń"
Ograniczenie okresu operacji z niesprawnym wyposażeniem.

(p) "REI" - skrót: przedłużenie okresów na naprawę uszkodzeń.

(q) "Uzupełniający Certyfikat Typu" został zdefiniowany w JAR 211EASA IR Part 21.

(r) Posiadacz „Uzupełniającego Certyfikatu Typu” jest to posiadacz lub wnioskujący o wydanie uzupełniającego Certyfikatu Typu.]

[(s) "Certyfikat Typu" [] został zdefiniowany w JAR 211EASA IR Part 21.

[(t) "Posiadacz Certyfikatu Typu" - to posiadacz lub wnioskujący o wydanie Certyfikatu Typu []. [Zmiana 1,01,08.05]

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANE

DZIAŁ 1

JAR-MMEL/MEL

PODCZEŚĆ B - MMEL

JAR-MMEL/MEL.010 Postanowienia ogólne

(a) MMEL jest [] [dokumentem zawierającym wykaz wyposażenia które, przy jednoczesnym zachowaniu akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa zgodnego z odnośnym JAR lub równoważnym przepisem, może tymczasowo być niesprawne. Każdy MMEL jest specyficzny dla danego typu statku powietrznego.]

(b) Całe wyposażenie związane ze zdolnością do lotu statku powietrznego, a nieumieszczone w wykazie musi być sprawne.

(c) Wyposażenie nie związane z bezpieczeństwem, takie jak wyposażenie kuchni [i] udogodnienia dla pasażerów, nie musi być wymieniane. [Patrz ACJ-MMEL/MEL.010(c)]. [Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.015 [Rodzaje] użytkowania

MMEL musi obejmować wszystkie rodzaje operacji, na które statek powietrzny jest certyfikowany. [Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.020 [Przygotowanie MMEL]

[]

[(a) Pierwszy JAA MMEL lub Uzupełnienie JAA MMEL zostanie wydany przez właściciela Certyfikatu Typu.

(b) Zmiany do JAA MMEL lub Uzupełnienia JAA MMEL będą wydawane przez właściciela Certyfikatu Typu lub właściciela Uzupełniającego Certyfikatu Typu, co będzie miało zastosowanie.

(c) Wniosek o pierwsze zatwierdzenie MMEL będzie pochodził od właściciela Certyfikatu Typu.

(d) Wnioski o przyjęcie zmian do już przyjętego MMEL będą składane albo przez właściciela Certyfikatu Typu lub Uzupełniającego Certyfikatu Typu, co będzie miało zastosowanie.] [Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.025 Format i język MMEL
(Patrz ACJ-MMEL/MEL.025)

(a) MMEL musi być zaopatrzony w Słowo Wstępne, Definicje oraz, jeżeli jest to właściwe, Uwagi wyjaśniające, które muszą odpowiednio odzwierciedlać zakres, rozciągłość oraz cel Wykazu.

(b) MMEL musi być napisany w języku akceptowalnym dla władzy lotniczej.

JAR-MMEL/MEL.030 Wielokrotne niesprawności
(Patrz ACJ-MMEL/MEL.030)

MMEL musi [uwzględnić] skutki wielokrotnych niesprawności []. [Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.035 Procedury operacyjne i obsługowe

(a) Procedury Operacyjne i Obsługowe są niezbędne w celu poparcia pewnych pozycji MMEL. Procedury te muszą być [] [opracowane i opublikowane przez właściciela Certyfikatu Typu lub Uzupełniającego Certyfikatu Typu, co będzie miało zastosowanie. Procedury będą odpowiednio zmieniane, przy zmianie MMEL.

(b) W trakcie opracowywania MMEL należy określić założenia, dla których procedury są tworzone. Jednakże, same procedury nie będą podlegały zatwierdzeniu.]

[(c)] Procedury te muszą być przywołane w MMEL i opublikowane równocześnie z MMEL[].

[]
[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 1

JAR-MMEL/MEL.040 Okresy na naprawę uszkodzeń

(Patrz ACJ-
MMEL/MEL.040/080)

MMEL musi zawierać [kategorie] A, B, C i D oraz Okresy na Naprawę Uszkodzeń.

Kategoria każdej niedziałającej pozycji musi być określona zgodnie z wymaganiami podanymi poniżej:

(a) *Kategoria A:*

(i) Żaden standardowy okres nie jest podany, jednakże pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione zgodnie z warunkami przedstawionymi w MMEL.

(ii) Tam, gdzie czas jest podany [w dniach kalendarzowych], to rozpoczyna się on o 00:01 w dniu kalendarzowym następującym po dniu wykrycia.

(b) *Kategoria B.* Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu trzech kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

(c) *Kategoria C.* Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu dziesięciu kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

(d) *Kategoria D.* Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu stu dwudziestu kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

[Zmiana 1, 01.08.05]

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANE

JAR-MMEL/MEL.045 [Akceptacja] MMEL

[(a) Nowy JAA MMEL oraz wszystkie zmiany do istniejących JAA MMEL będą zatwierdzane zgodnie z mniejszym JAR-MMEL/MEL Podczęść B.

(b) JAA MMEL (włącznie z Uzupelnieniem MMEL) będą rekomendowane do zatwierdzenia przez władzę lotniczą. Każda władza lotnicza jest odpowiedzialna za zatwierdzenia MMEL do użytkowania przez swoich operatorów.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

DZIAŁ 1

JAR-MMEL/MEL

PODCZEŚĆ C - MEL

JAR-MMEL/MEL.050 Postanowienia ogólne

(a) MMEL jest [] [dokumentem zawierającym wykaz wyposażenia, które, pod pewnymi warunkami, może tymczasowo być niesprawne w momencie rozpoczęcia lotu]. Wykaz ten jest przygotowywany przez operatora dla własnego konkretnego statku powietrznego [konfiguracji] oraz odnośnych warunków operacyjnych i obsługowych, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez władzę lotniczą.

(b) Całe wyposażenie związane ze zdolnością do lotu statku powietrznego, a nieumieszczone w wykazie musi być sprawne.

(c) Wyposażenie niezwiązane z bezpieczeństwem, takie jak wyposażenie kuchni [i] udogodnienia dla pasażerów, nie muszą być wymieniane. Operatorzy muszą wprowadzić efektywne procesy podejmowania decyzji dotyczących uszkodzeń, które nie są wymienione w celu określania, czy są one związane ze zdolnością do lotu i wymagane do bezpiecznego użytkowania [(patrz ACJ-MMEL/MEL.010(c))].

(d) MEL może zawierać dodatkowy materiał doradczy lub zmodyfikowane procedury operacyjne i obsługowe.

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.055 [Rodzaje] użytkowania

[Patrz ACJ-MMEL/MEL.055])

Za zgodą władzy lotniczej, MEL może obejmować określone uwarunkowania dotyczące poszczególnych [rodzajów] operacji realizowanych przez operatora (np. [t] Szkolenia [c] Personelu, [f] Lotów [p]Przebazowujących, [l] Lotów [e] Demonstracyjnych itd.)

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.060 Przygotowanie MEL

(a) MEL [wraz z przedmową i definicjami] musi być oparty na, ale nie może być mniej restrykcyjny niż [zatwierdzony] przez władzę lotniczą odnośny MMEL (jeżeli taki istnieje).

(b) Jeżeli MMEL nie istnieje, to w uzgodnieniu z władzą lotniczą, można opracować MEL w oparciu o alternatywny MMEL (patrz ACJ-MMEL/MEL.060(b)).]

(c) Jeżeli wydawana jest [] zmiana do MMEL, operator ma 90 dni od daty jej otrzymania []

na wprowadzenie zmiany [i przedstawienie MEL władzy lotniczej.]

[(d)] Skrócone okresy wprowadzania zmian związanych z bezpieczeństwem mogą być wymagane. [Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.065 Format MEL

(Patrz ACJ-MMEL/MEL.065)

(a) MEL musi być zaopatrzony w Przedmowę, Definicje oraz, jeżeli to jest właściwe, Uwagi wyjaśniające, które muszą odpowiednio odzwierciedlać zakres, rozciągłość oraz cel Wykazu.

(b) MEL musi wskazywać status zmian wprowadzonych do MMEL, na którym jest on oparty.

(c) Przedmowa musi zawierać [] wytyczne [dla] załóg lotniczych i [personelu obsługowego] korzystających z MEL.

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.070 Wielokrotne niesprawności

Operator musi dopilnować, aby MEL, wraz z Przedmową, odzwierciedlał informacje dotyczące skutków wielokrotnych niesprawności podane w MMEL.

JAR-MMEL/MEL.075 Procedury operacyjne i obsługowe

[Patrz ACJ-MMEL/MEL.075])

(a) Podczas przygotowywania MEL operatorzy muszą uwzględnić procedury Operacyjne i Obsługowe przywołane w MMEL. [Operator musi być przygotowany na przedstawienie tych procedur władzy lotniczej w trakcie trwania procesu zatwierdzania MEL.]

(b) Procedury Operacyjne muszą zostać zrealizowane podczas planowania użytkowania oraz/lub użytkowania z niedziałającą wymienioną pozycją. Normalnie procedury te są realizowane przez załogę lotniczą; jednakże, do wykonywania pewnych funkcji może zostać przeszkolony i upoważniony inny personel. Odpowiedzialność za prawidłowe zrealizowanie wszystkich procedur, bez względu na to, kto je wykonuje, ponosi operator. Wymagane jest,

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 1

aby odpowiednie procedury zostały opublikowane jako część instrukcji operatora lub MEL.

(c) Procedury Obsługowe muszą zostać zrealizowane przed rozpoczęciem użytkowania z nie działającą wymienioną pozycją. Normalnie procedury te są realizowane przez personel obsługowy; jednakże, do wykonywania pewnych funkcji może zostać przeszkolony i upoważniony inny personel. Odpowiedzialność za prawidłowe zrealizowanie wszystkich procedur obsługowych, bez względu na to, kto je wykonuje, ponosi operator. Wymagane jest, aby odpowiednie procedury zostały opublikowane jako część Instrukcji Użytkownika lub MEL.

(d) Wymaga się, aby MEL operatora zawierał procedury lub odniesienie do nich.

(e) MEL musi być odpowiednio poprawiany, gdy przywołane w MMEL, a mające zastosowanie procedury operacyjne lub obsługowe są zmieniane.

[]

[(f)] O ile nie zostało to wyraźnie dozwolone, nie działająca pozycja nie może zostać zdemontowana ze statku powietrznego.

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.080 Okresy na naprawę uszkodzeń

(Patrz ACJ JAR-MMEL/MEL.040.080)

(a) Podczas przygotowywania MEL operator musi uwzględnić Okres na Naprawę podany w MMEL. [Okresy na naprawę podane w MEL nie będą mniej restrykcyjne niż im odpowiadające okresy na naprawę podane w MMEL.]

[] [(b)] Operator jest odpowiedzialny za ustanowienie efektywnego programu dokonywania napraw, który obejmuje śledzenie nie działających pozycji oraz koordynowanie części, personelu, urządzeń i procedur koniecznych do zapewnienia terminowego dokonywania napraw.

[(c)] [Operacje] statku powietrznego po upływie okresu na naprawę uszkodzeń podanego w MEL są zabronione, chyba że:

[(i)] Uszkodzenie zostało naprawione, [lub]

[(ii)] Okres na naprawę uszkodzeń jest wydłużony zgodnie z [] [JAR-MMEL/MEL.081].

[Zmiana 1, 01.08.05]

[JAR-MMEL/MEL.081 Wydłużenie okresu na naprawę (REI) (Patrz ACJ-MMEL/MEL.081)

Pod warunkiem zatwierdzenia przez władzę lotniczą, operator może użyć procedury dla wydłużenia odpowiedniego okresu na naprawę B, C lub D o ten sam czas jak wyszczególniono w MEL, pod warunkiem, że:

(a) Opis szczegółowych obowiązków i odpowiedzialność za kontrolowanie wydłużeń jest ustalana przez operatora i akceptowana przez władzę lotniczą, i

(b) Operator wyraża zgodę tylko na jedno wydłużenie danego okresu na naprawę uszkodzenia, i

(c) Władza lotnicza jest informowana o każdej zgodzie na wydłużenie okresu na naprawę w terminie przez nią akceptowanym, ale nie dłuższym niż jeden miesiąc, i

(d) Uszkodzenie jest naprawione przy najbliższej, nadarżającej się okazji.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.085 Zatwierdzenie MEL

[] [Nowe MEL oraz wszystkie zmiany do już istniejących będą zatwierdzane zgodnie z niniejszym JAR-MMEL/MEL Podczęść c.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL.090 Operacje wykraczające poza zakres MEL []

[] [Niezależnie od JAR-MMEL/MEL.081, pod warunkiem zatwierdzenia przez władzę lotniczą, operator może otrzymać zgodę na odstępstwo od spełnienia odpowiedniego MEL pod warunkiem, że takie odstępstwo jest zgodne z odnośnymi ograniczeniami w MMEL.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

[]

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2 - WSPÓLNE OKÓLNIKI DORADCZE (ACJ)

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Niniejszy Dział zawiera Wspólne Okólniki Doradcze. Są to materiały niestanowiące wymagań, które są zamieszczone jako Wspólne Interpretacje, Wyjaśnienia i/lub Akceptowalne Sposoby Spełnienia i ich włączenie do JAR zostało uzgodnione.

1.2 Wnioskujący wykazujący spełnienie wymagań, zgodnie z opublikowanym materiałem ACJ, ma zapewnioną akceptację władzy lotniczej dla takiej metody.

2. FORMA

2.1 Wspólne Okólniki Doradcze prezentowane są na całej szerokości stronicy na luźnych stronach, każda strona jest identyfikowana przez datę wydania lub numer Zmiany, w ramach której została poprawiona lub wydana ponownie.

2.2 Zastosowano system numeracyjny, w którym Wspólny Okólnik Doradczy wykorzystuje ten sam numer co paragraf w JAR, do którego się on odnosi. Numer jest poprzedzony literami ACJ w celu odróżnienia tego materiału od JAR.

2.3 Uwagi Objaśniające niestanowiące części tekstu ACJ są napisane zmniejszoną czcionką.

Uwaga: Tam, gdzie konkretny paragraf JAR nie posiada ACJ uznaje się, że żaden materiał uzupełniający nie jest wymagany.

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANE

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

ACJ - PODCZĘŚĆ A

[]ACJ MMEL/MEL.001 ([a])
Ograniczenia stosowalności MEL
Patrz JAR MMEL/MEL.001 ([a])

Jeżeli awaria nastąpi w fazie kołowania przed rozbiegiem do startu, decyzja dotycząca kontynuowania lotu [musi] podlegać ocenie pilota oraz być w zgodzie z dobrą praktyką lotniczą. Dowódca powinien sprawdzić MEL przed podjęciem decyzji o kontynuowaniu lotu.

[MEL operatora powinien zawierać procedury omawiające sposób działania podczas awarii, która nastąpiła pomiędzy fazą kołowania a zwolnieniem hamulców przed startem.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

[ACJ MMEL/MEL.003
Zgodność
Patrz JAR MMEL/MEL.003

Operator może na zasadzie dobrowolności, w uzgodnieniu ze swoją władzą lotniczą, uzyskać zgodność z JAR MMEL/MEL Pod część C, dla statków powietrznych wykonujących operacje przed wejściem w życie niniejszego JAR.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

CELOWO POZOSTAWIONO NIEZAPISANE

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

ACJ - PODCZĘŚĆ B

[ACJ MMEL/MEL.010(c)

Ogólne

Patrz JAR-MEL/MEL.010(c)

Sprzęt niezwiązany z bezpieczeństwem oznacza sprzęt, który nie jest wymagany z powodów zdolności lub operacyjnych. Aby uznać zainstalowany niesprawny sprzęt jako niemający wpływu na bezpieczeństwo, należy uwzględnić poniższe kryteria:

- (a) Nie wpływa to negatywnie na operacje statku powietrznego i nie utrudnia utrzymania standardu procedur operacyjnych odnoszących się do personelu naziemnego, technicznego i personelu pokładowego.
- (b) Nie ma to negatywnego skutku na stan statku powietrznego i nie zagraża bezpieczeństwu pasażerów i/lub personelu pokładowego.
- (c) Stan statku powietrznego jest tak skonfigurowany, aby zminimalizować prawdopodobieństwo kolejnej awarii, która może spowodować uszkodzenia ciała pasażerów/personelu pokładowego i/lub uszkodzenie statku powietrznego.
- (d) Stan nie uwzględnia użycia wymaganego wyposażenia ratowniczego i nie może utrudniać personelowi wykonywanie czynności zgodnie z procedurami awaryjnymi.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

ACJ MMEL/MEL.025

Format MMEL

Patrz JAR MMEL/MEL.025

1. Zalecany jest system numeracji według Normy ATA 100/[2200].
2. Dla stron technicznych wszystkich MMEL [proponowany] jest format pięciokolumnowy, [jak pokazano] w Załączniku 1 do ACJ-MMEL/MEL.025 [].
3. Załącznik 2 do ACJ-MMEL/MEL.025 może być wykorzystany jako wzorzec dla Przedmowy.

[Zmiana 1, 01.08.05]

ACJ MMEL/MEL.030

Wielokrotne niesprawności

Patrz JAR MMEL/MEL.030

1. Przedmowa do MMEL-i powinna wyjaśniać, że nie wszystkie [kombinacje] niesprawności zostały wzięte pod uwagę.
2. MMEL nie może obejmować wszystkich kombinacji niesprawności. Dlatego należy zaakceptować, że z powodu różnorodności wielokrotnych niesprawności, jakie mogą powstać, prawdopodobnym jest, że wiele nie będzie ujętych w MMEL.

[Zmiana 1, 01.08.05]

ACJ MMEL/MEL.040/0S0

Okresy na naprawę uszkodzeń

Patrz JAR MMEL/MEL.040 oraz JAR MMEL/MEL.080

1. Celem MMEL/MEL jest zezwalanie na operacje z nie działającymi pozycjami wyposażenia przez czas konieczny do zorganizowania [napraw].
2. MMEL/MEL nie jest przewidziany jako narzędzie umożliwiające przedłużone lub ciągłe użytkowanie statków powietrznych w konfiguracji odbiegającej od ich stanu certyfikacyjnego. Dlatego też ważnym jest, aby naprawy były dokonywane przy najbliższej sposobności w celu umożliwienia przywrócenia uszkodzonego statku powietrznego do jego stanu certyfikacyjnego. W celu zachowania

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

tego poziomu, MMEL ustanawia ograniczenia dotyczące użytkowania z nie działającym wyposażeniem. Są one nazwane Okresami na Naprawę Uszkodzeń i są oznaczone A, B, C lub D.

[]**[3]** Kategoria Okresu na Naprawę Uszkodzeń dla każdej pozycji w MMEL jest podana w kolumnie 2. (Patrz Załącznik 1 do ACJ-MMEL/MEL.025). Kategoria każdej nie działającej pozycji zostanie określona zgodnie z wymaganiami zamieszczonymi w JAR-MMEL/MEL.040.

[4 : Statek powietrzny może mieć zainstalowane wyposażenie, które operator uważa za niepotrzebne dla jego operacji i może chcieć przez czas nieokreślony opóźnić naprawę takich pozycji. W takich przypadkach właściwa jest modyfikacja statku powietrznego a wstrzymanie działania, unieruchomienie lub demontaż układu powinien zostać wykonany według odpowiedniej, zatwierdzonej procedury modyfikacji].

[Zmiana 1, 01.08.05]

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

ZAŁĄCZNIK 1 do ACJ MMEL/MEL.025

WSPÓLNE WŁADZE LOTNICZE

GŁÓWNY WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO

STATEK POWIETRZNY:	ZMIANA NR: DATA:	STRONA:	
(1) Numery układów i numery kolejne Pozycja	(2) [Kategoria okresu naprawy uszkodzenia]		
		(3) Liczba pozycji zamontowanych	
			(4) Liczba pozycji wymagana do lotu
			(5) Uwagi lub odstępstwa

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

ZAŁĄCZNIK 2 do ACJ-MMEL/MEL.025

(PRZYKŁAD)

WSPÓLNE WŁADZE LOTNICZE

GŁÓWNY WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO

(TYP STATKU POWIETRZNEGO)

PRZEDMOWA

Poniższe ma zastosowanie w odniesieniu do upoważnionych posiadaczy certyfikatu prowadzących eksploatację zgodnie z przepisami operacyjnymi władz lotniczych. Zgodnie z wymaganiami JAR, całe wyposażenie zabudowane na statku powietrznym zgodnie z normami zdatności do lotu oraz przepisami operacyjnymi musi działać. Jednakże, przepisy te zezwalają również na publikację Wykazu Wyposażenia Minimalnego (MEL), według którego, ze względu na bezpieczeństwo, spełnienie pewnych wymagań dotyczących wyposażenia nie jest konieczne we wszystkich warunkach operacyjnych. Doświadczenie pokazało, że przy występowaniu różnych poziomów rezerwowania, zastosowanych w konstrukcji statku powietrznego, działanie każdego układu lub zabudowanej części składowej nie musi być konieczne, gdy pozostałe działające wyposażenie może zapewnić akceptowalny poziom bezpieczeństwa.

Główny Wykaz Wyposażenia Minimalnego (MMEL) [JAA] jest opracowywany przez właściciela Certyfikatu Typu [], aby usprawnić wykorzystanie statku powietrznego i w ten sposób zapewnić wygodniejszy i bardziej ekonomiczny publiczny transport lotniczy. [] MMEL JAA zawiera pozycje wyposażenia mające związek z przepisami zdatności do lotu i operacyjnymi oraz inne elementy wyposażenia, które według JAA mogą nie działać przy jednoczesnym zachowaniu akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa stosując metodę wprowadzenia odpowiednich warunków i ograniczeń; nie zawiera on ewidentnie wymaganych pozycji takich jak skrzydła, klapy oraz stery kierunku.

MMEL jest podstawą do opracowania MEL przez operatorów, które to wykazy uwzględniają konfiguracje wyposażenia i warunki użytkowania poszczególnych statków powietrznych. [] MEL operatora może różnić się formatem od MMEL, lecz nie może być mniej restrykcyjny niż MMEL. MEL konkretnego operatora, gdy jest zatwierdzony, dopuszcza użytkowanie statku powietrznego z niedziałającym wyposażeniem.

Wyposażenie nie wymagane do wykonywanej operacji oraz wyposażenie wykraczające poza wymagania JAR jest ujęte w MEL wraz z odpowiednimi warunkami i ograniczeniami. MEL nie może wprowadzać odstępstw od Dyrektyw Zdatości do Lotu ani jakiegokolwiek innego Wymagania Obowiązkowego. Ważnym jest aby pamiętać, że całe wyposażenie statku powietrznego mające związek z przepisami zdatności do lotu i operacyjnymi nie wymienione w MMEL musi działać.

Odpowiednie warunki i ograniczenia w formie tabliczek eksploatacyjnych, procedur obsługowych, procedur operacyjnych dla załogi i innych niezbędnych zastrzeżeń są wymienione w MEL, aby zapewnić zachowanie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa.

Celem MEL jest zezwalanie na użytkowanie z niedziałającymi pozycjami wyposażenia do czasu, kiedy naprawy będą mogły zostać dokonane. Ważnym jest, aby naprawy były dokonywane przy najbliższej sposobności. W celu zachowania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa i niezawodności, MMEL ustanawia ograniczenia czasu trwania i warunki użytkowania z niedziałającym wyposażeniem. MEL umożliwia dopuszczenie statku powietrznego do lotu z niedziałającym wyposażeniem.

Jeżeli zostanie wykryte, że pozycja wyposażenia nie działa, zgłasza się to metodą dokonania wpisu do Rejestru Obsług / Książki Pokładowej Statku Powietrznego, jak jest nakazane przez JAR. Pozycja ta jest wówczas naprawiana albo jej naprawa odłożona zgodnie z MEL lub innym zatwierdzonym tokiem postępowania, akceptowanym przez kompetentną władzę lotniczą. Fakt taki należy zgłosić władzy lotniczej przed dalszym kontynuowaniem operacji. Warunki i ograniczenia MEL nie zwalniają operatora od decyzji, czy statek powietrzny z niedziałającymi pozycjami wyposażenia jest w stanie zapewniającym jego bezpieczne użytkowanie.

Po spełnieniu wymagań, wydawane jest Świadczenie Zdatości do Lotu, dokonywany jest wpis do Rejestru Obsług / Książki Pokładowej Statku Powietrznego lub wydawana jest inna zatwierdzona dokumentacja, jak to jest nakazane przez JAR. Dokumentacja taka jest wymagana przed podjęciem operacji z jakąkolwiek niedziałającą pozycją wyposażenia.

Operatorzy są odpowiedzialni za sprawowanie niezbędnego nadzoru operacyjnego w celu zapewnienia zachowania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa. Należy również wziąć pod uwagę możliwość narażenia na dodatkowe uszkodzenia w trakcie użytkowania z niedziałającymi układami lub elementami składowymi. Tam, gdzie to było możliwe, uwzględniono w niniejszym MMEL występowanie wielu niedziałających pozycji. Jednakże, mało prawdopodobne jest, aby uwzględnione zostały wszystkie możliwe kombinacje tego typu.

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

Dlatego też, w czasie operacji z niedziałającymi wieloma pozycjami, należy wziąć pod uwagę wzajemne zależności między tymi pozycjami oraz wpływ na operacje statku powietrznego i obciążenie załogi.

Do operatorów należy wprowadzenie, w celu zapewnienia terminowości napraw, podlegającego nadzorowi sprawnego programu napraw obejmującego swoim zakresem części, personel, urządzenia, procedury i harmonogramy. Program ten powinien wskazywać działania wymagane do zapewnienia informacji o niezgodnościach dotyczących obsługi technicznej.

PODCZAS WYKORZYSTYWANIA MEL WYMAGANE JEST SPEŁNIENIE CELU WYRAŻONEGO W PRZEDMOWIE, DEFINICJI ORAZ WARUNKÓW I OGRANICZEŃ PODANYCH W TYM MEL.

DEFINICJE I UWAGI OBJAŚNIAJĄCE

Dodatkowo oprócz Przedmowy ułożonej i wyrażonej w niniejszym Przykładzie, MMEL musi zawierać, jako część Przedmowy, wyczerpujące Definicje i Uwagi Objasniające w celu umożliwienia osobie korzystającej (podczas zestawiania MEL jest to w pierwszym rzędzie Operator) pełnego i właściwego zrozumienia intencji i celu zamieszczenia pozycji, które on zawiera.

Podczas, gdy wiele ze stosowanych Definicji będzie wspólnych dla wszystkich MMEL, pozostałe będą specyficzne dla poszczególnych lub konkretnych typów statków powietrznych. Właściciele Certyfikatu Typu muszą zapewnić, gdy przygotowują MMEL, żeby zostały zamieszczone wszystkie odnośne Definicje. Podobnie, muszą być zamieszczone wystarczająco szczegółowe Uwagi Objasniające, gdy konieczne lub wskazane jest wyjaśnienie intencji i celu terminu, zwrotu albo skrótu itp.

Właściciele Certyfikatu Typu muszą zamieścić następujące Definicje Okresów na Naprawę Uszkodzeń w MMEL, które przygotowują.

Kategoria A

Żaden standardowy okres nie jest podany, jednakże pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione zgodnie z warunkami przedstawionymi w kolumnie Uwagi (5) MMEL [lub Wyjątki].

Tam, gdzie czas jest podany [w dniach kalendarzowych], musi on rozpoczynać się o 00:01 w dniu kalendarzowym następującym po dniu wykrycia.

Kategoria B

Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu trzech (3) kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

Kategoria C

Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu dziesięciu (10) kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

Kategoria D

Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu stu dwudziestu (120) kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

CELOWO POZOSTAWIONA NIEZAPISANA

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

ACJ - PODCZĘŚĆ C

[ACJ MMEL/MEL.055

Typy operacji

Patrz JAR-MMEL/MEL.055

MEL powinien zawierać warunki startowe związane z wykonywanymi lotami zgodnie ze Szczególnymi Upoważnieniami wyszczególnionymi w Certyfikacie Operatora Lotniczego (AOC), np. RVSM, RNAV, ETOPS itp.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

[ACJ-MMEL/MEL.060(b)

Opracowanie MEL

Patrz JAR-MMEL/MEL.060(b)

Jeżeli MMEL dla konkretnego typu statku powietrznego nie został zatwierdzony przez władzę lotniczą, to operator może korzystać z MMEL opracowanego przez właściciela Certyfikatu Typu i zatwierzonego przez państwo projektu. Jeżeli taki nie istnieje, to można skorzystać z alternatywnego MMEL opracowanego i zatwierzonego przez inną władzę lotniczą państwa członkowskiego JAA lub państwa niebędącego członkiem JAA (np. FAA, TCCA). Korzystanie z alternatywnego MMEL jest uwarunkowane uzyskaniem zgodny władzy lotniczej państwa operatora.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

ACJ MMEL/MEL.065

Format MEL

Patrz JAR MMEL/MEL.065

1. Zalecany jest system numeracji według Normy ATA 100/[2000].
2. Dla wszystkich MEL zalecany jest format pięciokolumnowy [przedstawiony] w Załączniku 1 do ACJ-MMEL/MEL.025.
3. Załącznik [1] do ACJ-MMEL/MEL.065 może być wykorzystany jako wzorzec dla Przedmowy.

[Zmiana 1, 01.08.05]

[ACJ-MMEL/MEL.075

Procedury operacyjne i obsługowe

Patrz JAR-MMEL/MEL.075

(a) Procedury operacyjne i obsługowe stanowią część MEL. Stanowią one integralną część warunków kompensacyjnych koniecznych dla utrzymania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa, co umożliwi władzy lotniczej zatwierdzenie MEL. Władza lotnicza może zażądać przedstawienia konkretnych procedur operacyjnych lub/i obsługowych w trakcie procesu zatwierdzania MEL.

(b) Instrukcje Operatora mogą uwzględniać Instrukcję Operacyjną, Instrukcję Obsługi lub inne dokumenty akceptowane przez władzę lotniczą.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

[ACJ-MMEL/MEL.081

Przedłużenie okresów na naprawę uszkodzeń (RIE)

Patrz JAR-MMEL/MEL.081

1. Operator musi dopilnować, aby naprawy wykonane były w jak najkrótszym terminie. Wprowadza się **RIE**, aby umożliwić operatorom kontynuowanie prowadzenia operacji przez statek powietrzny po przekroczeniu przewidzianego okresu naprawy, jeżeli naprawa nie była możliwa. Operator, który korzysta z **RIE** musi retrospektywnie zgłosić każde jego użycie władzy lotniczej wraz z uzasadnieniem. Władza lotnicza jest odpowiedzialna za nadzorowanie **RIE**.

2. Władza lotnicza może odrzucić wniosek operatora o wykorzystanie **RIE**, jeżeli uważa, że operator nie posiada niezbędnych kompetencji operacyjnych i inżynierskich. Operator musi przedstawić władzy lotniczej szczegóły zawierające nazwisko i stanowisko osoby nominowanej, odpowiedzialnej za nadzorowanie procedur organizacji dotyczących **RIE** oraz szczegóły zadań i obowiązków opracowanych przez operatora dla kontrolowania korzystania z **RIE**. Upoważnieni pracownicy, odpowiednio wyszkoleni w obszarach technicznych i/lub operacyjnych, muszą być wymienieni z pozycji i nazwiska. Władza lotnicza powinna rozważyć kompetencje inżynierskie operatora i dopuszczalność personelu poświadczającego. Jeżeli operator korzysta z zakontraktowanej obsługi, władza lotnicza musi ocenić czy współpraca operatora i niezależnego wykonawcy prac obsługowych jest dostateczna dla celów **RIE**.

3. Władza lotnicza jest odpowiedzialna za monitorowanie stosowania przez operatora przepisów dotyczących korzystania z **RIE** i w tym celu powinna opracować druk Meldunki **RIE**, w którym należy opisać pierwotne uszkodzenie, powód zastosowanie **RIE** i przyczyny, dla których naprawa nie została wykonana w pierwotnie przewidzianym czasie naprawy. Operatorzy wysyłają druk do władzy lotniczej w terminie przez nią określonym.

4. Władza lotnicza opracuje szczegóły procedury, którą należy stosować przy przetwarzaniu wniosku o **RIE**; bardzo ważnym jest aby stosować prawidłowe procedury. Jeżeli operatorzy nie stosują podanych procedur, władza lotnicza podejmuje działania w postaci listu ostrzegawczego lub czasowego lub stałego anulowania upoważnienia do korzystania z **RIE**.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

ZAŁĄCZNIK 1 do ACJ-MMEL/MEL.065

(PRZYKŁAD)

WSPÓLNE WŁADZE LOTNICZE

(NAZWA UŻYTKOWNIKA)

WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO

(TYP STATKU POWIETRZNEGO)

PRZEDMOWA

[UWAGA: Niniejsza przykładowa przedmowa służy tylko jako przykład czego się wymaga i operatorzy mogą, w uzgodnieniu z władzą lotniczą, zmienić kształt i zawartość Przedmowy do MEL, aby dostosować go do własnych potrzeb i wymagań.]

1. WPROWADZENIE

Niniejszy Wykaz Minimalnego Wyposażenia (MEL) jest oparty na Głównym Wykazie Minimalnego Wyposażenia (MMEL) (*nazwa Certyfikacyjnego Nadzoru Lotniczego*) (*Zmiana, data*).

Niniejszy MEL uwzględnia specyficzność statków powietrznych (operatora), wyposażenie, konfiguracje oraz warunki użytkowania, trasy i wymagania nałożone przez właściwą władzę lotniczą.

Niniejszy MEL nie będzie wprowadzał odstępstw od jakichkolwiek mających zastosowanie Dyrektyw Zdatowności do Lotu ani jakiegokolwiek innego Wymagania Obowiązkowego oraz nie będzie mniej restrykcyjny niż MMEL..

Celem MEL jest zezwalanie na operacje z niedziałającymi pozycjami wyposażenia do czasu, kiedy naprawy będą mogły zostać dokonane.

Naprawy będą dokonywane przy najbliższej sposobności.

Warunki i Ograniczenia MEL nie zwalniają Dowódcy od decyzji, czy statek powietrzny z wymienionymi niesprawnościami dopuszczonymi przez MEL jest w stanie odpowiednim dla wykonywania bezpiecznych operacji.

Postanowienia MEL mają zastosowanie do momentu, gdy statek powietrzny rozpocznie lot.

Każda decyzja dotycząca kontynuowania lotu po wystąpieniu uszkodzenia lub niesprawności, które zostaną ujawnione po rozpoczęciu lotu, musi podlegać ocenie pilota oraz być w zgodzie z dobrą praktyką lotniczą. Dowódca może kontynuować lot, aby odwołać się do i zastosować MEL, co będzie właściwe.

Zatwierdzając MEL władza lotnicza zezwala na wylot statku powietrzego w celu wykonania lotów komercyjnych, przebazowujących lub szkoleniowych z niedziałającymi pewnymi pozycjami lub elementami składowymi pod warunkiem, że akceptowalny poziom bezpieczeństwa jest zachowany poprzez zastosowanie odpowiednich procedur operacyjnych lub obsługowych, metodą przeniesienia realizacji funkcji na inny działający element składowy lub dzięki wskazaniu innych przyrządów lub elementów składowych dostarczających wymaganych informacji.

Uwaga:

W przypadku wylotu z brakującymi częściami płatowca lub silnika patrz WYKAZ ODSTĘPSTW OD KONFIGURACJI {*ang. CONFIGURATION DEVIATION LIST*} (COL).

2. TREŚĆ MEL

MEL zawiera tylko te pozycje wymagane przez przepisy operacyjne lub te pozycje o znaczeniu dla zdatowności do lotu, które mogą nie działać przed wylotem, pod warunkiem, że przestrzegane są odpowiednie ograniczenia [i] procedury. Wyposażenie w sposób oczywisty mające podstawowe znaczenie dla zdatowności do lotu statku powietrzego, takie jak skrzydła, stery kierunku, klapy, silniki, podwozie itd., nie są wymieniane i muszą działać w przypadku wszystkich lotów. Ważnym jest, aby zauważyć, że:

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

AUTOMATYCZNIE WYMAGA SIĘ, ABY DZIAŁAŁY WSZYSTKIE POZYCJE ZWIĄZANE ZE ZDATNOŚCIĄ DO LOTU STATKU POWIETRZNEGO, A NIE ZAMIESZCZONE W WYKAZIE.

3. KRYTERIA DOPUSZCZENIA DO WYLOTU

Decyzja Dowódcy lotu o naprawieniu przed lotem dopuszczalnych, niedziałających pozycji będzie mieć pierwszeństwo przed postanowieniami zawartymi w MEL. Dowódca może postawić wymagania wykraczające poza minimalne, podane zawsze, gdy według jego oceny takie dodane wyposażenie jest istotne dla bezpieczeństwa konkretnego lotu w specjalnych warunkach panujących w tym czasie.

MEL nie może uwzględniać wszystkich wielokrotnych niesprawności. Dlatego też, przed wylotem statku powietrznego z niedziałającymi wieloma pozycjami MEL, należy zapewnić, że żadne połączenie ani wzajemna zależność między niedziałającymi pozycjami nie spowoduje pogorszenia poziomu bezpieczeństwa oraz / lub nadmiernego wzrostu obciążenia załogi pracą. Ma to miejsce zwłaszcza w tym obszarze wielokrotnych niesprawności, a szczególnie niesprawności w powiązanych układach, w których należy dokonać prawidłowej oceny, w oparciu o okoliczności danego przypadku, obejmujące warunki klimatyczne i dotyczące przelotu po trasie.

4. DZIAŁANIE SŁUŻBY OBSŁUGOWEJ

Obsługą musi dolożyć starań aby naprawić wszystkie defekty techniczne tak wcześnie, jak to jest możliwe, oraz aby statek powietrzny został zwolniony ze stacji obsługowej w stanie pełnej sprawności. Służba Obsługowa tak szybko, jak to jest możliwe, musi poinformować Dowódcę, gdyby naprawienie niedziałającej pozycji przed odlotem było niemożliwe.

Zawsze, gdy statek powietrzny jest zwalniany przez Służbę Obsługową do wylotu z niedziałającymi pozycjami, wymagane jest, co następuje:

Techniczna książka pokładowa statku powietrznego musi zawierać szczegółowy opis niedziałającej(ych) pozycji, specjalne rady dla załogi lotniczej, jeżeli są konieczne, oraz informacje o przedsięwziętym działaniu naprawczym.

Jeżeli dostępne dla załogi podczas lotu, należy wyraźnie oznaczyć ster(y) i/lub wskaźnik(i) związane z niedziałającym(i) zespołem(ami) lub elementem(ami) składowym(i).

[Uwaga:

Na ile jest to praktyczne, tabliczki powinny być umieszczone obok kontrolki lub wskaźnika uszkodzonego elementu; jednakże, chyba że inaczej wyszczególnione, treść i lokalizacja tabliczki powinna być określona przez operatora.]

Jeżeli przypadkowe uruchomienie mogłoby spowodować niebezpieczeństwo, takie wyposażenie musi zostać wyłączone z działania (fizycznie), jak podane w odpowiedniej procedurze obsługowej.

Odnośne procedury operacyjne i obsługowe są zamieszczone w (określić konkretną Instrukcję, Dział, Rozdział lub Część itd. zatwierdzony przez odpowiednią władzę lotniczą).

[Zmiana 1, 01.08.05]

5. OKRESY NA NAPRAWĘ USZKODZEŃ

Niedziałające pozycje lub elementy składowe, których naprawa została odłożona zgodnie z MEL, muszą zostać naprawione w lub przed okresami na naprawę uszkodzeń określonymi przez następujące oznaczenia literowe zamieszczone w kolumnie MEL, [„Kategoria Okresu Naprawy”]

Kategoria A

Żaden standardowy czas nie jest podany, jednakże pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione zgodnie z warunkami przedstawionymi w kolumnie (5) MMEL Uwagi [lub Wyjątki].

Tam, gdzie czas jest podany [w dniach kalendarzowych], musi on rozpoczynać się o 00:01 w dniu kalendarzowym następującym po dniu wykrycia.

DZIAŁ 2

JAR-MMEL/MEL

Kategoria B

Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu trzech (3) kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

Kategoria C

Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu dziesięciu (10) kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

Kategoria D

Pozycje zaliczone do tej kategorii muszą zostać naprawione w ciągu stu dwudziestu (120) kolejnych dni kalendarzowych, wyłączając dzień wykrycia.

[Zmiana 1, 01.08.05]

6. [] [PRZEDŁUŻENIE CZASU NAPRAWY]

Pod warunkiem uzyskania zgody władzy lotniczej, operator może użyć procedury dla przedłużenia czasu naprawy odnośniej Kategorii B, C lub D na taki sam okres jak podano w **MEL**, zgodnie z JAR-MMEL/MEL.081.]

[Zmiana 1, 01.08.05]

7. DEFINICJE

Na potrzeby niniejszego **MEL** zastosowanie mają następujące definicje:

(a) "Warunki Meteorologiczne do Lotu z Widocznością {ang. "Visual Meteorological Conditions"} (VMC) oznacza, że środowisko atmosferyczne jest takie, że pozwala na wykonywanie lotu zgodnie z Przepisami Lotu z Widocznością {ang. Visual Flight Rules} mającymi zastosowanie do tego lotu. Nie wyklucza to użytkownika zgodnie z Przepisami Lotu Według Przyrządów {ang. Instrument Flight Rules}.

(b) Użytkowaniem w "Dzień" jest każdy lot wykonywany od punktu startu do lądowania w czasie między 30 minut przed wschodem słońca i 30 minut po zachodzie słońca.

(c) "Myślnik" „(-)” w kolumnach 3 i 4 wskazuje zmienną liczbę.

(d) "Warunki Oblodzenia" - środowisko atmosferyczne jest takie, że lód może się tworzyć na statku powietrznym lub w silniku(ach).

[(e) "Rozpoczęcie lotu". Punkt, w którym statek powietrzny zaczyna przemieszczać się dzięki swojemu własnemu napędowi w celu przygotowania się do startu.]

[(f)] "Niedziałający" oznacza [], że [wyposażenie] działa nieprawidłowo w takim stopniu, że nie realizuje swojego wyznaczonego celu lub nie funkcjonuje ściśle w zakresie swoich projektowych ograniczeń użytkowych lub tolerancji.

Niektóre [wyposażenie] zostało zaprojektowane tak, aby tolerować uszkodzenia i jest kontrolowane przez komputery [], które przekazują komunikaty o usterkach do centralnego komputera w celu zasygnalizowania konieczności obsługi technicznej. Występowanie tej kategorii komunikatów nie oznacza, że [wyposażenie] nie działa.

[(g)] "Materiał Palny" to materiał, który jest zdolny do zapalenia się i płonienia.

Uwaga:

Nie jest to wyczerpujący wykaz i operatorzy powinni zamieścić w swoich **MEL** każdą definicję, którą uznają za konieczną.

[Zmiana 1, 01.08.05]

8. SCENTRALIZOWANE UKŁADY INFORMUJĄCE (jeżeli ma to zastosowanie)

JAR-MMEL/MEL

DZIAŁ 2

Ten statek powietrzny jest wyposażony w układ (taki jak ECAM/EICAS *řang. Electronic Centralized Aircraft Monitor / Engine Indication and Crew-Alerting System*), który dostarcza różnego poziomu komunikatów informacyjnych dotyczących układów (Ostrzeżenie, Przestroga, Sygnalizacja, Stan, Wymagana Obsługa, itd.). Każdy komunikat o niesprawności statku powietrznego, który ma wpływ na wylot, zwykle będzie miał poziom komunikatu o stanie lub wyższy. Dlatego też stany układów, które powodują jedynie Komunikaty o Wymaganej Obsłudze, nie są zwykle wykazywane w **MEL** ponieważ, same w sobie, nie uniemożliwiają wylotu statku powietrznego. Jednakże, komunikaty o niesprawnościach wymagających obsługi muszą być rejestrowane a naprawy dokonywane zgodnie z zatwierdzonym programem obsługowym.

9. [] OPERACJE WYKRACZAJĄCE [POZA ZAKRES] MEL

[] Operatorzy, którzy zgodnie z JAR MMEL/MEL.090 są upoważnieni przez właściwą władzę lotniczą do [wykonywania operacji] wykraczających poza warunki **MEL** powinni przedstawić w Przedmowie do **MEL** organizację i procedury dotyczące operacji, [które] zostały uzgodniono ze swoją [] właściwą władzą lotniczą.

[]

[Zmiana 1, 01.08.05]