



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2025-ж. 24-январь № 66

Бишкек ш.
г.Бишкек

**«Минималдык жабдуулардын тизмесин (MEL/CDL) жана
конфигурациядан четтөө тизмесин бекитүү боюнча Нускамасынын»
2025-жылдын 24-январындагы 02 Чыгарылышынын 00 Ревизиясын
бекитүү жана ишке киргизүү жөнүндө**

«Минималдык жабдуулардын тизмесин (MEL/CDL) жана
конфигурациядан четтөө тизмесин бекитүү боюнча Нускамасынын» 2025-
жылдын 24-январындагы 02 Чыгарылышынын 00 Ревизиясын ишке киргизүү
алкагында, **буйрук кылам:**

1. «Минималдык жабдуулардын тизмесин (MEL/CDL) жана
конфигурациядан четтөө тизмесин бекитүү боюнча Нускамасынын» 2025-
жылдын 24-январындагы 02 Чыгарылышынын 00 Ревизиясы 2025-жылдын
24-январынан тартып бекитилсин жана ишке киргизилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу
Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2023-жылдын 19-июлундагы
№560 «Минималдык жабдуулардын тизмесин (MEL/CDL) жана
конфигурациядан четтөө тизмесин бекитүү боюнча Нускамасы» жөнүндөгү
буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

3. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу
Жарандык авиация агенттигинин учууларды эксплуатациялоо бөлүмүнүн
башчысы бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине
караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин расмий сайтына
жайгаштырууну камсыздасын.

4. Бул буйруктун аткарылышынын көзөмөлүн өзүмө калтырам.

Об утверждении и введения в действие «Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL/CDL) перечня отклонений от конфигурации» Издание 02 Ревизия 00 от 23.01.2025г»

В рамках внедрения Издания 02 Ревизии 00 «Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL/CDL) перечня отклонений от конфигурации» от 24.01.2025г, **приказываю:**

1. Утвердить «Инструкцию по утверждению перечня минимального оборудования (MEL/CDL) перечня отклонений от конфигурации» Издание 02 Ревизия 00 от 24.01.2025г

2. Ввести в действие «Инструкцию по утверждению перечня минимального оборудования (MEL/CDL) перечня отклонений от конфигурации» Издание 02 Ревизия 00 от 24.01.2025г с 24 января 2025 года.

3. Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL/ перечня отклонений от конфигурации CDL)» №560 от 19.07.2023г признать утратившим силу.

4. Начальнику Управления летной эксплуатации Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, разместить настоящий Приказ на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Директордун милдетин
убактылуу аткаруучу



Д.К. Бостонов

 ГАГА Государственное агентство гражданской авиации Кыргызской Республики	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

«УТВЕРЖДЕНО»

Врио директора
 Государственного агентства
 гражданской авиации при
 Кабинете Министров
 Кыргызской Республики

 Д.К. Бостонов
 от «24» января 2025 года.



**«Инструкции по утверждению перечня минимального
 оборудования (MEL/CDL) перечня отклонений от конфигурации»**

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:1
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

Введение

Задачей инструкции является:

- Помощь эксплуатантам воздушных судов в понимании того, что такое Основной Перечень Минимального Оборудования (MMEL) и Перечень Минимального Оборудования (MEL)

- Разъяснение процесса создания и утверждения/принятия MMEL

- Предоставление инструктивного материала по созданию и использованию MEL.

Эксплуатанты используют MMEL производителя ВС качестве руководства для создания своего собственного MEL для своих летных экипажей, персонала технического обслуживания, и/или персонала, занимающегося обеспечением полетов. Важно отметить, что MEL эксплуатанта не может быть менее строгим, чем MMEL, разработанный производителем ВС.

Как MMEL, так и MEL являются нормативно-правовыми документами, которые утверждаются или принимаются органом контроля летной годности.

MMEL и MEL состоят из перечней компонентов и систем, которым присваивается статус “Допускается”, “Допускается, если”, или “Не допускается” в зависимости от их влияния на безопасность полета. Они характеризуются следующим образом:

- Компоненты со статусом “Допускается” или “Допускается, если” могут оставаться в неисправном состоянии в течение ограниченного периода времени.

- Наличие компонентов со статусом “Не допускается” является основанием для запрета полетов.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:2
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.1 Ведомость по документу

Название документа	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	
Разработчик	Управление летной эксплуатации	
Введено в действие	<input type="checkbox"/> впервые	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия
Распорядительный документ	Приказ Врио директора Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)» №66 от 24.01.2025	
Дата введения в действие	24 «января» 2025 года	
Место хранения контрольного экземпляра	Управление летной эксплуатации	
Периодичность пересмотра	Один раз в год	
Ведомость по копии документа		
Статус экземпляра	Контрольный <input type="checkbox"/>	Рабочий <input type="checkbox"/>
Порядковый номер		
Держатель экземпляра		
Ответственный за ведение экземпляра		

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:3
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.1 Содержание

0.1 Ведомость по документу	3
0.2 Содержание	4
0.3 Перечень владельцев документа	5
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений	6
0.5 Актуальность страниц	6
0.6 Изменения и дополнения	6
0.7 Область действия	6
0.9 Нормативные ссылки	7
0.10 Термины и определения	7
0.11 Сокращения	12
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий	13
0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений	15
1. Общие положения	16
2. Оборудование, не связанное с безопасностью	18
3. Требования к MEL	19
4. Формат и содержание MEL	21
Приложение 1	23
5. (OPERATOR'S NAME) MINIMUM EQUIPMENT LIST (AIRCRAFT TYPE)	25
6. Поправки к MEL и сроки	30
7. Принятие решения по утверждению MEL и поправки MEL	31
Приложение 2	32
8. Хранение записей	34
9. Перечень отклонений от конфигурации (CDL)	35

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:4
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.3 Перечень владельцев документа

Регистрационный номер экземпляра	Статус	Формат	Владелец экземпляра	Дата получения	Подпись
1	Контрольный	Бумажный / электронный	Управление летной эксплуатации		
2	Контрольный	Бумажный	Канцелярия		
3	Копия	Бумажный	Отдел поддержания летной годности		
4	Копия	Бумажный	Отдел мониторинга качества и системы управления безопасности полетов		

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

Ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию является Управление летной эксплуатации

Контактная информация:

Телефон/факс: 0312 25-15-59

Электронная почта: alimov@caa.kg

0.5 Актуальность страниц

Все действующие страницы документа должны быть включены в **Перечень действующих страниц** с указанием их номера, номера ревизии и даты вступления в силу. Если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не совпадают с информацией, указанной в **Перечне действующих страниц и регистрации изменений**, такие страницы считаются недействительными, их использование запрещено, и они подлежат немедленному изъятию из документа.

0.6 Изменения и дополнения

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

- Внесения изменений в нормативные документы ГАГА КР;
- Совершенствования производственных процессов;
- Результатов проведенных инспекций и аудитов;
- Расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает Управление летной эксплуатации. Начальник Управления летной эксплуатации определяет ответственного инспектора с учетом его компетенции и опыта в соответствующей области, который отвечает за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «**Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа**».

0.7 Область действия

Настоящая инструкция устанавливает порядок утверждения перечня минимального оборудования (MEL) и перечня отклонений от конфигурации (CDL) для воздушных судов, эксплуатируемых в Кыргызской Республике. Инструкция охватывает все типы воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, а также авиакомпании, технические службы, а также органы гражданской авиации, ответственные за соблюдение авиационной безопасности и регулирование воздушных перевозок.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:6
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.8 Связанные документы

Номер	Наименование
SCAA-OPS-GM-01	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР
SCAA-OPS-GM-03	Руководство по процедурам постоянного надзора
SCAA-OPS-GM-31	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций ВС

0.9 Нормативные ссылки

Настоящая Инструкция разработана с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

- Воздушное законодательство Кыргызской Республики:**
- Авиационные правила Кыргызской Республики-6, часть 1;

- Инструктивный материал:**
- Дос 8335 ИКАО, «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» (издание шестое, 2022).

0.10 Термины и определения

В настоящей Инструкции, применены следующие термины с соответствующими определениями

Авиационный персонал - физические лица, имеющие специальную и (или) профессиональную подготовку, осуществляющие деятельность по выполнению и обеспечению полетов воздушных судов, воздушных перевозок и авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением;

Предварительная подготовка - основной вид подготовки экипажа к полету (полетам), в процессе которой проводятся изучение материалов, подготовка документов, обработка действий и контроль готовности экипажа к выполнению задания на полет;

Особо важные полеты - статус, присваиваемый уполномоченными Правительством Кыргызской Республики государственными органами полетам воздушных судов, а также

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:7
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

маршрутам (рейсам) их следования при воздушных перевозках охраняемых лиц КР;

Командир воздушного судна - физическое лицо, прошедшее соответствующее обучение, имеющее свидетельство пилота и допуск на право самостоятельного управления воздушным судном данного типа, в обязанности которого входит руководство деятельностью экипажа по организации и выполнению полетов;

Член кабинного экипажа - лицо, относящееся к авиационному персоналу, которое в интересах безопасности и в целях обслуживания пассажиров и (или) перевозки грузов выполняет обязанности на борту воздушного судна, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не являющееся членом летного экипажа;

Должностное лицо - лицо, постоянно или временно занимающее должность, связанную с выполнением организационно-распорядительных или административно-хозяйственных обязанностей;

Предполетная подготовка - этап подготовки экипажа к выполнению предстоящего полета, содержащий операции с момента явки в аэродромный диспетчерский пункт (Briefing) (при авиационных работах - на рабочий аэродром) до момента запуска двигателя воздушного судна для полета;

Безопасность полета - комплекс мер, обеспечивающих безопасное проведение полетов, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей, или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска;

Летный состав - члены летного экипажа, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право летной эксплуатации воздушного судна данного типа и (или) его оборудования;

Летно-инструкторский состав - лица авиационного персонала гражданской авиации, занимающие должность инструктора, имеющие допуск к инструкторской работе по специальности, типу воздушного судна и действующее свидетельство авиационного персонала гражданской авиации;

Член летного экипажа - лицо, относящееся к авиационному персоналу, имеющее действующее свидетельство авиационного персонала, на которого возложены обязанности связанные с управлением воздушным судном в течение полетного времени;

Член кабинного экипажа - лицо, относящееся к авиационному персоналу, которое в интересах безопасности и в целях обслуживания пассажиров и (или) перевозки грузов выполняет обязанности на борту воздушного судна, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не являющийся членом летного экипажа;

Член экипажа - лицо, относящееся к авиационному персоналу, назначенное для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение полетного времени;

Контрольные карты - это основные вспомогательные средства аудитора. Они предоставляют бесценный источник информации, который гарантирует, что аудитор не забудет, что и когда должен проверить.

Квалификация - сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:8
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

Эксплуатант - лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенные для приёма и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющие для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников;

Воздушное судно - любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности;

Орган гражданской авиации – Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики;

Международная организация гражданской авиации - специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, устанавливающее международные нормы и стандарты, необходимые для обеспечения безопасности, надежности и эффективности воздушного сообщения;

Авиакомпания - юридическое лицо, имеющее сертификат эксплуатанта воздушных судов; **Командир воздушного судна** - физическое лицо, прошедшее соответствующее обучение, имеющее свидетельство пилота и допуск на право самостоятельного управления воздушным судном данного типа, в обязанности которого входит руководство деятельностью экипажа по организации и выполнению полетов;

Компонент - Компонентом является единица оборудования, функция, прибор или система, указанная в MMEL.

MMEL - В MMEL перечислены все относящихся к безопасности полетов компоненты, с которыми разрешены коммерческие полеты, даже если эти компоненты находятся в нерабочем состоянии при вылете. В MMEL подробно оговариваются условия допуска ВС к эксплуатации: условия и процедуры, которые необходимо выполнить для того, чтобы обеспечить выполнение коммерческих рейсов при каком-либо неисправном компоненте в течение ограниченного периода. MMEL служит основой для разработки эксплуатантами собственных MEL.

MEL - это обязательный документ, который должен разрабатываться эксплуатантом для каждого воздушного судна своего парка. Он основан на MMEL и включает в себя конкретные требования национального полномочного органа. Кроме того, MEL должен адаптироваться с учетом особенностей каждого воздушного судна: весовые модификации, дополнительно установленные средства, обновления программного обеспечения, обновления технического обеспечения, статус доработки...

Важно отметить, что MEL не может быть менее ограничивающим, чем MMEL.

“Допускается” - Компонент MMEL с пометкой “Допускается” – это компонент, влияющий на безопасность полетов, который может быть неисправен (или не задействован) при подготовке ВС к вылету без каких-либо специальных условий или ограничений.

Компоненты MMEL со статусом “Допускается” рассматриваются в MMEL и для них нет специальных условий допуска к выполнению полетов.

Однако, компонент “Допускается” всегда имеет ограничение по времени, в рамках которого неисправность должна быть устранена. Этот период называется “Сроком

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:9
------------	------------	------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

устранения неисправности”.

“Допускается, если” - Компонент MMEL с пометкой “Допускается, если” – это компонент, влияющий на безопасность полетов, который может быть неисправен (или не задействован) при подготовке ВС к вылету при соблюдении условий допуска к эксплуатации (выполнению полетов) и/или специальных ограничений.

Компоненты “Допускается, если” перечислены в MMEL и предполагают выполнение следующих условий:

- Предприняты специальные меры, и/или
- Другое (аналогичное) оборудование исправно, и/или
- Проведены проверки, и/или
- Учтены ограничения, и/или
- Осуществлен расчет технических характеристик, и/или
- Указана подробная информация об условиях, в которых компонент может не работать и/или

“Не допускается” - Часть оборудования, функция, прибор или система... имеют статус “Не допускается”, т.е. они должны находиться в исправном состоянии для допуска к выполнению коммерческих рейсов. Как правило, в MMEL не перечислены компоненты со статусом “Не допускается”.

Предполагается, что все оборудование/функции/приборы/системы, имеющие отношение к летной годности воздушного судна и не перечисленные в MMEL, должны быть исправны для допуска воздушного судна к эксплуатации (напр., крылья, двигатели и т.д.).

Неисправен (не задействован) - Компонент считается “неисправным”, если он не выполняет свои функции на удовлетворительном уровне независимо от причины.

Следовательно, компонент считается неисправным, когда он:

- Не работает совсем, или
- Не выполняет одну или более функций, для которых он предназначен, или
- Не работает бесперебойно в рамках своих рассчитанных эксплуатационных пределов или допусков, или
- Должен считаться неисправным в соответствии с условиями допуска к эксплуатации (выполнению полетов), или
- Не может использоваться из-за первичной неисправности

Горючий материал - это материал, способный загораться и гореть

Начало полета» - момент, когда воздушное судно начинает двигаться под действием собственной тяги с целью подготовки к взлету.

Прочерк (-) в колонках 3 и 4 означает переменную величину.

Дневная эксплуатация - это любой полет, выполняемый от точки взлета до посадки в период между 30 минутами до восхода и 30 минутами после захода солнца.

Визуальные метеословия условия - (VMC) означает, что допускается выполнение полёта при погодных условиях как определено в Правилах полетов.

Примечание: Этот список не является окончательным, и операторы должны включить в свои MEL все определения, которые считаются актуальными

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:10
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:11
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.11 Сокращения

Термин	Определение
ВС	Воздушное судно
ОВД	Организация воздушного движения
УЛЭ	Управление летной эксплуатацией
ОПЛГ	Отдел поддержания летной годности
УВД	Управление воздушным движением
Орган ГА	Государственное агентство гражданской авиации при кабинете министров Кыргызской Республики
КР	Кыргызская Республика
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
СЭД	Система электронного документооборота
КВС	Командир воздушного судна
OPS	Управление летной эксплуатации
RVSM	Уменьшение минимума вертикального эшелонирования
RNAV	Зональная навигация
RNP	Требуемые навигационные характеристики
UTC	Всемирное координированное время

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:12
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

Номер раздела	Номер страницы	Номер ревизии	Действует с:
Раздел 0	1	00	24.01.2025
Раздел 0	2	00	24.01.2025
Раздел 0	3	00	24.01.2025
Раздел 0	4	00	24.01.2025
Раздел 0	5	00	24.01.2025
Раздел 0	6	00	24.01.2025
Раздел 0	7	00	24.01.2025
Раздел 0	8	00	24.01.2025
Раздел 0	9	00	24.01.2025
Раздел 0	10	00	24.01.2025
Раздел 0	11	00	24.01.2025
Раздел 0	12	00	24.01.2025
Раздел 0	13	00	24.01.2025
Раздел 0	14	00	24.01.2025
Раздел 0	15	00	24.01.2025
Раздел 1	16	00	24.01.2025
Раздел 1	17	00	24.01.2025
Раздел 2	18	00	24.01.2025
Раздел 3	19	00	24.01.2025
Раздел 3	20	00	24.01.2025
Раздел 4	21	00	24.01.2025
Раздел 4	22	00	24.01.2025
Приложение 1	23	00	24.01.2025
Приложение 1	24	00	24.01.2025
Раздел 5	25	00	24.01.2025
Раздел 5	26	00	24.01.2025

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:13
------------	------------	-------------

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

Раздел 5	27	00	24.01.2025
Раздел 5	28	00	24.01.2025
Раздел 5	29	00	24.01.2025
Раздел 6	30	00	24.01.2025
Раздел 7	31	00	24.01.2025
Приложение 2	32	00	24.01.2025
Приложение 2	33	00	24.01.2025
Раздел 8	34	00	24.01.2025
Раздел 9	35	00	24.01.2025

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:14
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	0
		Редакция	02

0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений

Изм.	Стр.	№ Главы / пункта	Дата		Номер и дата приказа (рапорт, сопровод. Письма) о внесении изменений	Исполнитель – ответственный за ведение экземпляра Программы		Подпись
			Проверки	Внесения изменений		Должность	Ф.И.О.	

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	1
		Редакция	02

1. Общие положения.

Настоящая инструкция по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL) (далее - инструкция) разработана в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики (далее-АПКР) с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Инструкция является инструктивным материалом и предназначена для авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации (ОГА КР) при рассмотрении и утверждении перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL).

Каждое воздушное судно с максимальным сертифицированным взлетным весом свыше 5700 кг или воздушное судно, используемое в коммерческих воздушных перевозках, должно иметь утвержденный государством эксплуатанта Перечень минимального оборудования (далее - MEL), разработанный на базе Основного Перечня минимального оборудования (далее – MMEL), выпущенного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию и утвержденное государством разработчика. Если такой MMEL не существует, то MEL может быть основан на альтернативном MMEL по согласованию с уполномоченной организацией.

Воздушное судно в течение определенного периода времени может допускаться к полетам при наличии некоторых неисправностей в соответствии с MEL, при условии, что остальные нормально функционирующие системы и оборудования позволяют безопасно продолжать полеты.

MEL указывает те системы и компоненты оборудования, которые могут не работать в определенных условиях полета, при этом имеется в виду, что полет не может выполняться при выходе из строя других систем и оборудования, кроме указанных в MEL.

Наличие MEL не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределенного периода времени с неработающими системами или оборудованием.

Основное назначение MEL заключается в том, чтобы разрешить безопасную эксплуатацию воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.

Эксплуатант должен обеспечить, чтобы ни один полет не начинался при выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования, пока не будет установлено, что какая-либо взаимосвязь между неработающими системами или компонентами не приведет к снижению уровня безопасности до недопустимого предела и/или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности полета должна также учитываться вероятность дополнительных отказов при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием. При составлении MEL нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе руководства по летной эксплуатации, касающемся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности государства регистрации или государства эксплуатанта, если соответствующим полномочным органом по летной годности или руководством по летной эксплуатации не предусматривается иное.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:16
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	1
		Редакция	02

Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты и оборудования должны указываться в бортовом техническом журнале воздушного судна для информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.

MEL должен быть не менее ограничительным, чем соответствующий MMEL. Все применимые поправки MMEL должны своевременно (в срок не более 30 дней) вноситься в MEL и представляться в уполномоченную организацию для утверждения.

В случае выполнения модификации или ремонта ВС могут быть затронуты оборудования и системы, включенные в MMEL, что должно учитываться в MEL эксплуатанта. Если такие модификации выполнены, и их документация не содержит каких-либо рекомендации, относящихся к MMEL, эксплуатанту ВС следует проконсультироваться с разработчиком воздушного судна - держателем сертификата типа.

Эксплуатант должен производить периодическую оценку MEL не реже одного раза в год с целью внесения применимых изменений в MEL. Если по результатам оценки не требуется внесения каких-либо изменений в MEL эксплуатант может зафиксировать проведение оценки и выводы в отдельном отчете.

После начала эксплуатации ВС и/или с момента перерегистрации ВС эксплуатант в течение 30 дней должен представить в ОГА КР, разработанный MEL на утверждение. В течении указанного срока эксплуатант по согласованию с уполномоченной организацией может использовать MMEL, утвержденный страной разработчика воздушного судна.

Утверждение MEL будет частью процесса утверждения СЭ. Сертификат Эксплуатанта не может быть выдан без одобрения MEL.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:17
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	2
		Редакция	02

2. Оборудование, не связанное с безопасностью

К оборудованию, не связанному с безопасностью, относятся предметы, связанные с удобством, комфортом или развлечением пассажиров. Они могут включать в себя такие предметы, как видеоаппаратура, пепельницы, стереоаппаратура и потолочные лампы для чтения.

Оборудование, не связанное с безопасностью, не должно влиять на поддержание летной годности или безопасную эксплуатацию воздушного судна. Это оборудование не требует интервала для ремонта и не должно быть указано в MEL оператора, если оно не указано в MMEL. Если эксплуатант воздушного судна решает включить это оборудование в MEL, ему может быть присвоен интервал исправления категории «D». Исключениями из этого правила являются:

(а) Если оборудование, не связанное с безопасностью, выполняет вторую функцию, например, видеооборудование, используемое для инструктажей по безопасности в салоне, эксплуатанты воздушных судов должны разработать и включить в MEL эксплуатационные процедуры на случай неисправности оборудования

(б) Если оборудование, не связанное с безопасностью, является частью другой системы самолета, например, электрической системы, должны быть разработаны и включены в MEL процедуры деактивации и защиты в случае неисправности.

В этих случаях элемент должен быть указан в MEL с компенсационными положениями и инструкциями по деактивации, если применимо. Интервал исправления будет зависеть от вторичной функции предмета и степени его влияния на другие системы.

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	3
		Редакция	02

3. Требования к MEL

Разработанный MEL должен быть адаптирован к конкретному воздушному судну или одному типу ВС эксплуатанта и учитывать состав и особенности установленных систем, оборудования и применяемые эксплуатантом процедур эксплуатации ВС. Не применимые дополнительные оборудования должны быть удалены из MEL.

Рекомендуется следующее минимальное содержание MEL:

- 1) Основные положения.
- 2) Перечень минимального оборудования по системам и оборудованьям.
- 3) Эксплуатационные процедуры (или ссылки на документ).
- 4) Технические процедуры (или ссылки на документ).
- 5) Специальные процедуры (или ссылки на документ).

Основных положениях следует изложить руководство по применению MEL для летного экипажа и специалистов по техническому обслуживанию и ремонту, включая, но не ограничиваясь следующими процедурами:

- 1) по определению критериев для допуска ВС к полету;
- 2) по применяемым интервалам устранения дефектов;
- 3) по продлению интервалов;
- 4) по внесению изменений и одобрению MEL.

Раздел Перечня минимального оборудования по системам и оборудованьям следует составить с определением следующих элементов:

- 1) нумерацию системы/оборудования/компонента;
- 2) наименование системы/компонента;
- 3) категорию временного интервала;
- 4) количество установленных в данной системе компонентов;
- 5) количество минимально допустимых к полету компонентов;
- 6) примечание или ограничения.

При подготовке MEL эксплуатант должен учитывать временные интервалы для устранения неисправности, указанные в MMEL. В MEL эти интервалы не должны быть менее ограничивающими, чем соответствующий интервал, указанный в MMEL. Временные интервалы должны быть определены для всех случаев применения MEL. Временные интервалы должны соответствовать и не противоречить Руководству эксплуатанта по регулированию ТО ВС и Руководству по производству полетов.

Там, где в MMEL имеется ссылка на требования авиационной администрации, в таких случаях приемлемые временные интервалы, минимальный состав оборудования, процедуры или ограничения должны быть определены в соответствии с требованиями страны регистрации и эксплуатации.

Эксплуатационные процедуры должны быть реализованы при планировании и/или выполнении операций с неисправным элементом оборудования, перечисленном в MEL. Обычно, эти процедуры проводятся летным экипажем; однако, другой персонал может быть квалифицирован и иметь разрешение на выполнение определенных функций. Соответствующее выполнение всех процедур, независимо кто их проводил, находится под ответственностью эксплуатанта. Соответствующие процедуры должны быть включены в MEL.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:19
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	3
		Редакция	02

Процедуры технического обслуживания должны быть выполнены до начала эксплуатации ВС с перечисленным нефункционирующим элементом. Как правило, эти процедуры проводятся специалистами по техническому обслуживанию, однако, другой персонал может быть квалифицирован и допущен к проведению определенных функций. Правильное соблюдение всех правил технического обслуживания, независимо от того, кто их выполнял, находится под ответственностью Эксплуатанта. Соответствующие процедуры должны быть включены в MEL.

Там, где применимо, допускается давать ссылки на существующие процедуры, руководства и карты по ТО ВС.

Процедуры технического обслуживания должны быть в соответствии с рекомендациями и документами разработчика ВС и должны быть в пределах технической компетенции эксплуатанта и доступных ему ресурсов.

В специальных процедурах следует указать особенности применения MEL для эксплуатации ВС в различных специфических условиях, таких как, но не ограничиваясь:

- 1) полеты по категориям II и III;
- 2) полеты по RVSM, RNAV, RNP и т. д.;
- 3) полеты по EDTO;
- 4) полеты по специальным разрешениям.

Эксплуатант несет ответственность за установление эффективного процесса устранения неисправностей, который включает в себя определение нефункционирующих элементов, координацию работы участков, персонала, оборудования и процедур, необходимых для обеспечения своевременного устранения неисправности.

Полет ВС не допустимы после истечения срока допустимого временного интервала, указанного в MEL.

Эксплуатант может осуществить продление временных интервалов MEL по категориям B, C и D, при наличии и в соответствии с процедурой продления, одобренной уполномоченной организацией, на тот же срок, который указан в MEL, при условии, что:

1) процедура продления с описанием особых обязанностей и ответственности за контролируемое продление интервалов устанавливаются эксплуатантом при разработке MEL и принимаются ОГА КР, и

2) эксплуатант производит только разовое продление вышеуказанного временного интервала;

3) ОГА КР оповещается эксплуатантом о продлении временного интервала с предоставлением заполненной формы разработанной эксплуатантом, которая включает в себя как минимум:

- а) описание неисправности и категория п MEL
- б) пункт сноски на MEL
- в) причина продления
- г) подпись ответственных лиц по технической эксплуатации и лётной эксплуатации
- 4) устранение неисправности проводится при первой возможности.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:20
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	4
		Редакция	02

4. Формат и содержание MEL

Формат MEL должен соответствовать формату MMEL,

Рекомендуется, чтобы формат страницы MEL соответствовал обычному формату страницы MMEL с пятью столбцами. Нумерация страниц и отдельные позиции MEL должны соответствовать системе кодов.

MEL должен включать следующее: список действующих страниц, содержание, преамбулу, примечания и определения, раздел для каждой системы самолета и страницу с записью поправок. Преамбула и определения должны быть основаны на соответствующем MMEL, но не менее ограничительные.

Эксплуатанты воздушных судов должны указать статус редакции MMEL и Дополнения к MMEL, а также любых других документов, используемых при разработке их MEL.

4.1 Формат страницы MEL

Рекомендуется, чтобы формат страницы MEL соответствовал обычному формату страницы MMEL с пятью столбцами. Нумерация страниц и отдельные позиции MEL должны соответствовать системе кодов.

4.2 Список эффективных страниц

Список эффективных страниц (LEP) будет использоваться для обеспечения актуальности каждого MEL. На каждой странице MEL должна быть указана дата последней поправки. Дата и статус редакции каждой страницы MEL должны соответствовать тем, которые указаны в Списке действующих страниц.

4.3 Оглавление

На странице «Оглавление» должен быть указан раздел для каждой системы самолета с использованием списка АТА 2200, указанного в MMEL. Этой схемы следует придерживаться в MEL, даже если полученный список не является непрерывным. Например, если MMEL содержит элементы АТА XX-1, XX-2, XX-3 и XX-4, а у оператора нет элементов XX-2 и XX-3, второй элемент MEL все равно должен использовать номер XX-4. Правило аналогично применяется к подпунктам а), б) и т.д.

Эксплуатанты могут использовать индивидуальные схемы нумерации позиций MEL при условии, что они придерживаются основного назначения главы АТА (т. е. АТА 21 — Кондиционер, АТА 22 — Автоматический полет и т. д.), а позициям и подпозициям MEL присваивается уникальный номер. Страницы должны быть пронумерованы номером системы АТА, за которым следует номер позиции для этой системы (например, страница, следующая за 27-2-1, будет 27-2-2).

4.4 Преамбула MEL

Цель преамбулы MEL — дать указания по философии и использованию MEL. Эксплуатанты воздушных судов могут разработать свою собственную преамбулу, но она должна содержать как минимум информацию, описанную в Приложении 1.

Если иное не разрешено, неработоспособный элемент не может быть снят с самолета, а в преамбуле должно быть запрещено несанкционированное снятие.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:21
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	4
		Редакция	02

Примечание. Преамбула, примечания и определения в MEL не должны противоречить применимым разделам MEL. Приложение 1 показано только в качестве примера и не должно использоваться для замены положений MMEL.

4.5 Примечания и определения

Примечания и определения необходимы для того, чтобы пользователь мог правильно интерпретировать MEL. При необходимости дополнения и исключения к примечаниям и определениям могут применяться к MEL эксплуатанта воздушного судна.

4.6 Одобрение MEL

ОГА КР примет MEL, если удостоверится, что представленный MEL не противоречит применимому MMEL или эквивалентному документу и соответствует настоящим требованиям инструкции.

Заявитель должен указать это в форме заявки, а также подтвердить, что каждый пункт MEL был проверен на соответствие MMEL и, где это необходимо, были разработаны процедуры «О» (лётная эксплуатация) и «М» (техническая эксплуатация).

4.7 Порядок утверждения MEL

Устанавливается следующий порядок утверждения MEL:

Для утверждения MEL или его поправок эксплуатант подает заявление в ОГА КР по форме согласно Приложению № 1с сопроводительным письмом к настоящей инструкции. MEL предоставляется на электронном носителе. При необходимости прилагается экземпляр основного минимального перечня оборудования (MMEL) для данного типа воздушного судна

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:22
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Приложение	1
		Редакция	02

Приложение 1

Заявка

ЗАЯВКА / APPLICATION на утверждение первоначального выпуска или внесения поправок Перечня Минимального Оборудования (MEL) Approval for Minimum Equipment List (MEL) Initial Issue or Amendment	Форма / Form 001
---	-----------------------------------

Ссылка на MEL MEL Ref.	№ выпуска Issue №	Тип ВС Aircraft type	Дата выпуска Issue date	№ <u>поправки</u> Amendment №	Источник документа Source Documents

Заявление о соответствии: Данный MEL соответствует требованиям ГАГА КР и является не менее ограничивающим, чем утвержденный MMEL.
Compliance Statement: This MEL complies with CAA KR requirements and is no less restrictive than the applicable approved MMEL

Подпись: _____ **Позиция:** _____ **Дата:** _____
Signed: _____ **Position:** _____ **Date:** _____

Эксплуатант:
Operator: _____

Только для использования ГАГА КР Проверка по управления ПЛГ завершена For CAA KR use only Technical review completed Инспектор Летной годности AIRWORTHINESS INSPECTOR Подпись	Действия по летной эксплуатации рассмотрены и утверждены Flight Operations review and acceptance Инспектор Летной эксплуатации FLIGHT OPERATIONS INSPECTOR Подпись
---	--

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Приложение	1
		Редакция	02

Signed:	Signed
Дата	Дата
Date :	Date

2) экспертиза MEL и поправки MEL где MEL должны в себя включать следующие разделы и подразделы:

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	5
		Редакция	02

5. (OPERATOR'S NAME) MINIMUM EQUIPMENT LIST (AIRCRAFT TYPE)

PREAMBLE

Note: This specimen Preamble is intended only as an example of what is required, and operators may, with the approval of the CAA, vary the format and content of their MEL Preambles to suit their own needs and requirements.

Примечание: Этот образец преамбулы предназначен только для примера того, что требуется, и операторы могут, с одобрения Органа ГА КР, изменить формат и содержание своих преамбул MEL в соответствии со своими потребностями и требованиями

1) Introduction/ Введение

The Minimum Equipment List (MEL) is based on the (Certificating Authority) Master Minimum Equipment List (MMEL) (Revision, dated).

Минимальный перечень оборудования (MEL) основывается на Основном минимальном перечне оборудования (MMEL) (Редакция, датированная) (сертифицирующий орган).

This MEL takes into consideration (the operator's) particular aircraft equipment, configuration and operational conditions, routes being flown and requirements set by the CAA.

MEL учитывает конкретное оборудование, конфигурацию и условия эксплуатации воздушного судна, маршруты полетов и требования, установленные Органом ГА КР.

This MEL will not deviate from any applicable Airworthiness Directive or any other Mandatory Requirement, and will be no less restrictive than the MMEL.

Этот MEL не будет отступать от любой применимой Директивы летной годности или любого другого Обязательного требования и будет не менее ограничительным, чем MMEL.

The MEL is intended to permit operations with inoperative items of equipment for a period of time until rectification can be accomplished.

MEL предназначен для того, чтобы разрешить эксплуатацию с неработающим элементом оборудования в течение определенного периода времени, пока не будет произведено их устранение.

Исправление должно быть выполнено при первой же возможности.

Условия и ограничения MEL не освобождают командира воздушного судна от принятия решения о том, что воздушное судно находится в состоянии, пригодном для безопасной эксплуатации с указанными неисправностями, разрешенными MEL.

Положения MEL действуют до тех пор, пока воздушное судно не начнет полет, т.е. не начнет движение под действием своей собственной тяги с целью подготовки к взлету.

Любое решение о продолжении полета после отказа или неисправности, которые стали очевидны после начала полета, должно быть предметом решения пилота и хорошего летного мастерства.

Командир воздушного судна может продолжать ссылаться на MEL и использовать ее по мере необходимости.

Утвердив MEL, САА разрешает выпуск самолета в полет с неработающими определенными элементами или компонентами при условии, что приемлемый уровень безопасности поддерживается с помощью соответствующих процедур эксплуатации или технического обслуживания, путем передачи функции другому действующему компоненту или путем

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:25
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	5
		Редакция	02

использования других устройств или компонентов, предоставляющих необходимую информацию.

2) Оглавление

На странице «Оглавление» должен быть указан раздел для каждой системы самолета с использованием списка АТА 2200, указанного в MMEL. Этой схеме следует придерживаться в MEL, даже если полученный список не является непрерывным. Например, если MMEL содержит элементы АТА XX-1, XX-2, XX-3 и XX-4, а у оператора нет элементов XX-2 и XX-3, второй элемент MEL все равно должен использовать номер XX-4. Правило аналогично применяется к подпунктам, а), б) и т.д.

Эксплуатанты могут использовать индивидуальные схемы нумерации позиций MEL при условии, что они придерживаются основного назначения главы АТА (т. е. АТА 21 — Кондиционер, АТА 22 — Автоматический полет и т. д.), а позициям и подпозициям MEL присваивается уникальный номер. Страницы должны быть пронумерованы номером системы АТА, за которым следует номер позиции для этой системы (например, страница, следующая за 27-2-1, будет 27-2-2).

3) Содержание MEL

MEL содержит только те позиции, которые требуются правилами эксплуатации, или те позиции, имеющие значение для летной годности, которые могут быть неработоспособными до отправки, при условии соблюдения соответствующих ограничений и процедур. Оборудование, очевидно являющееся основным для летной годности самолета, такое как крылья, рули, закрылки, двигатели, шасси и т.д., не включены в перечень и должны быть исправны при выполнении всех полетов.

Важно отметить, что:

ВСЕ ЭЛЕМЕНТЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТА И НЕ ВКЛЮЧЕННЫЕ В ПЕРЕЧЕНЬ, АВТОМАТИЧЕСКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РАБОТОСПОСОБНЫМИ

4) Критерии для отправки.

Решение командира воздушного судна об устранении допустимых неисправностей до начала полета будет иметь приоритет над положениями, содержащимися в MEL.

Командир воздушного судна может запросить выполнение дополнительных требований сверх перечисленного минимума, если, по его мнению, такое дополнительное оборудование необходимо для обеспечения безопасности конкретного полета в конкретных условиях, преобладающих в данный момент.

5) Интервалы восстановления

Неработоспособные элементы или компоненты, отложенные в соответствии с MEL, должны быть устранены в интервале или до истечения интервала устранения, установленного следующими буквенными обозначениями, приведенными в колонке «Категория интервала устранения» в MEL. Держатели Сертификата Эксплуатанта могут иметь право на продление интервала устранения неисправностей (RIE)

Category A

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:26
------------	------------	-------------

 ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	5
		Редакция	02

Позиции этой категории должны быть устранены в пределах ограничений, указанных в графе MEL, начиная с 00:01 на следующий день после выявления для тех элементов, которые указаны в календарных днях.

Category B

Позиции этой категории должны быть устранены в течение трех (3) последовательных календарных дней, не считая дня обнаружения.

Category C

Пункты этой категории должны быть устранены в течение десяти (10) последовательных календарных дней, не считая дня обнаружения.

Category D

Пункты этой категории должны быть устранены в течение ста двадцати (120) календарных дней подряд, не считая дня обнаружения.

Сроки устранения неисправностей	A	B	C	D
Количество календарных дней (исключая день обнаружения)	Установленного срока нет (см. условия допуска к эксплуатации) Если временной интервал указан в календарных днях, он начинается в 00:01 дня, следующего за днем обнаружения.	3	10	120

Сроки устранения неисправностей для B, C, и D могут быть продлены один раз.

Интервал 'A' применяется для компонентов, которые нельзя отнести к интервалам 'B', 'C', или 'D'. Интервал 'A' может быть короче или длиннее, чем предусмотрено для 'B', 'C', или 'D'.

Понятие «**календарного дня**»: 24 часа, с 00 часов до полуночи или по UTC, или местного времени, на усмотрение эксплуатанта. Интервалы 'B', 'C' и 'D' выражаются в «количестве календарных дней». Интервал 'A' также выражен в количестве календарных дней, если условия допуска к эксплуатации не предусматривают ограничения количества полетов, летных часов или летных дней.

Иногда для интервала 'A' используют понятие «*летный день*»: под летным днем понимается 24-часовой период времени с полуночи до полуночи или по UTC, или местного времени, на усмотрение эксплуатанта, в течение которого воздушное судно используется, по крайней мере, один раз. Таким образом, два летных дня могут не следовать один за другим.

Воздушное судно не может быть допущено к эксплуатации (выполнению полетов) после того, как истекло время, необходимое для устранения неисправности, которое указано в Перечне MEL. Однако существует возможность продлить этот срок в соответствии со специальной процедурой

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:27
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	5
		Редакция	02

Пример: Определенный компонент может находиться в неисправном состоянии в течение 2 календарных дней (Интервал 'А')

6) Эксплуатационной процедуры «О»

(1) Воздушное судно с неработоспособным оборудованием, требующим проведения эксплуатационной процедуры, может продолжать эксплуатацию после завершения необходимой процедуры MEL для отсрочки;

(2) Эксплуатационные процедуры (О) должны выполняться при планировании и/или эксплуатации указанного объекта в нерабочем состоянии. Обычно эти процедуры выполняются летным экипажем; однако другой персонал может быть квалифицирован и уполномочен выполнять определенные функции. Удовлетворительное выполнение всех процедур, независимо от того, кто их выполняет, является обязанностью оператора;

7) Действия по техническому обслуживанию «М»

Любая единица оборудования в MEL, которая в нерабочем состоянии потребует процедуры эксплуатации или технического обслуживания для обеспечения приемлемого уровня безопасности, будет указана в столбце «Примечания» или «Исключения» MEL

(1) Воздушное судно с неработающим оборудованием, требующим процедуры технического обслуживания, может продолжать эксплуатацию после завершения необходимой процедуры MEL для отсрочки;

(2) Процедуры технического обслуживания (М) должны быть выполнены до начала работы с вышеперечисленным элементом в нерабочем состоянии. Обычно эти процедуры выполняются обслуживающим персоналом; однако другой персонал может быть квалифицирован и уполномочен выполнять определенные функции. Удовлетворительное выполнение всех процедур технического обслуживания, независимо от того, кто их выполняет, является обязанностью оператора.

Все элементы, помеченные звездочкой (*), эксплуатационные (О) процедуры и технические (М) процедуры являются частью условий допуска ВС к эксплуатации и должны выполняться и соответствовать условиям организации вылета ВС согласно MMEL/MEL.

Организация по техническому обслуживанию должна приложить все усилия, чтобы устранить все технические дефекты как можно быстрее и обеспечить выпуск самолета с места технического обслуживания в полностью исправном состоянии. Командир воздушного судна должен быть проинформирован службой технического обслуживания как можно быстрее, если невозможно устранить неисправность до вылета.

Если самолет выпускается техническим обслуживанием для отправки с неработающими элементами, необходимо выполнить следующее:

(а) В бортовом журнале или его аналоге должно содержаться подробное описание неработающего(их) элемента(ов), специальные рекомендации летному экипажу, если это необходимо, и информация о принятых мерах по устранению неисправности;

(б) Когда они доступны экипажу в полете, органы управления и/или индикаторы, относящиеся к неработающему устройству (устройствам) или компоненту (компонентам), должны быть четко обозначены;

(с) Если эксплуатация может привести к непреднамеренному возникновению угрозы, такое оборудование должно быть приведено в неработоспособное состояние («физически»), как указано в соответствующей процедуре технического обслуживания;

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:28
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	5
		Редакция	02

Соответствующие эксплуатационные (О) и технические (М) процедуры содержатся в (указать конкретное руководство, раздел, главу или часть и т.д.);

(е) Неисправное оборудование не должно сниматься с самолета, если это специально не разрешено MEL или соответствующими техническими процедурами (М)

8) Действия, выходящие за рамки MEL

В исключительных обстоятельствах Орган ГА КР может в индивидуальном порядке освободить оператора от соблюдения MEL, если такое исключение соответствует применимым ограничениям в MMEL.

9) Нестандартные полёты

Перегоночными полетами являются полеты, не перевозящие ни пассажиров, ни грузы, с целью возвращения воздушного судна в место, где его можно отремонтировать. Эти полеты могут выполняться с меньшим количеством оборудования, чем указано в MEL, при условии, что всё оборудование, которое предполагается использовать в полете, находится в рабочем состоянии и применяются все соответствующие разделы Руководства по летной эксплуатации. Однако разрешение на такой полет должно быть получено от Органа ГА КР до начала полета.

Другие нестандартные полеты включают демонстрационные полеты, тестовые полеты (после технического обслуживания) и учебные полеты. К этим полетам применяются аналогичные положения, но в Руководство по эксплуатации должны быть включены конкретные указания по их проведению, и такие полеты не должны выполняться без общего или специального разрешения от Органа ГА КР.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:29
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	6
		Редакция	02

6. Поправки к MEL и сроки

В MEL будут внесены изменения, чтобы он остался не менее ограничивающим, чем MMEL, на котором он основан

Когда в MMEL или Дополнение к MMEL вносятся изменения, которые становятся более ограничительными, чем MEL, MEL будет соответствующим образом изменен как можно скорее, но в любом случае в течение 30 дней после получения пересмотра MMEL или Дополнения.

MEL не обязательно будет изменен, если в MMEL или дополнение к MMEL будут внесены менее ограничивающие изменения. Применимые изменения в MMEL, требующие внесения поправок в MEL, включают;

(а) Корректировка по сокращению интервала; или

(б) Изменение элемента оборудования, только если это изменение применимо к эксплуатации данного воздушного судна или типу и является более ограничительным.

Изменения в MEL также будут вноситься как можно быстрее, но в любом случае в течение 30 дней после того, как Орган ГА КР потребует внести изменения в MEL.

В других случаях, включая поправки, инициированные оператором для отражения изменений в оборудовании или эксплуатации, MEL будет изменен, как только это будет возможно, и в любом случае в течение 90 дней с момента изменения, которое послужило причиной для внесения поправки.

Изменения в других документах, таких как процедуры изготовителя воздушного судна(О) и (М), которые влияют на содержание MEL, также будут отражены в MEL в течение 90 дней после получения соответствующего пересмотра, за исключением случаев, когда поправка явно является более ограничительной, чем действующие процедуры в MEL. В этом случае процедуры будут изменены как можно скорее, но в любом случае в течение 30 дней после получения поправок.

При выполнении модификации или установке дополнительного оборудования необходимо внести соответствующие изменения в MEL с учетом возможных отказов, которые могут возникнуть вследствие данных изменений.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:30
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	7
		Редакция	02

7. Принятие решения по утверждению MEL и поправки MEL.

По получению документов начальник УЛЭ назначает ответственных инспекторов управления летной эксплуатации (УЛЭ) и управления поддержания летной годности (ОПЛГ) для проведения экспертизы MEL. Экспертиза проводится по проверочному листу согласно Приложению 4 к настоящей инструкции.

Первоначально экспертизу MEL проводит ответственный инспектор ОПЛГ, в части касающейся летной годности согласно Приложению 4. После завершения экспертизы и в случае, если документы соответствуют установленным требованиям, инспектор ОПЛГ подписывает контрольную карту и передает документы в УЛЭ для дальнейшей экспертизы.

Инспектор УЛЭ рассматривает документы по контрольной карте согласно Приложению 4 к настоящей инструкции. При соответствии документов установленным требованиям инспектор УЛЭ подписывает контрольную карту.

В случае обнаружения несоответствий в MEL или в поправках, инспекторы заносят замечания в контрольную карту и отправляют заявителю для их устранения. Заявитель после устранения всех несоответствий направляет документ с сопроводительным письмом в Орган ГА КР.

В случае, если MEL соответствует установленным требованиям или заявителем устранены все замечания, выявленные уполномоченными инспекторами, инспекторы утверждают MEL по форме, указанной в Приложении 2 к настоящей инструкции. Приложение 2 является обязательным приложением к MEL, подтверждающим утверждение первоначального выпуска MEL или внесенных поправок. MEL считается утвержденным со дня подписания уполномоченной организацией с внесением даты утверждения.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:31
------------	------------	-------------

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Приложение	2
		Редакция	02

Приложение 2

Контрольная карта проверки MEL в аспекте летной годности и летной эксплуатации

Эксплуатант/Владелец:	
Обозначение документа:	
Статус ревизий:	
Дата ревизии	

Элемент документа	C	N/C	N/A	Remarks
В области летной годности ВС				
1. MEL основан на MMEL, утвержденный государством разработчика для данного типа ВС, последнего выпуска/ревизии - указать номер и дату выпуска/ревизии MMEL в колонке “Примечание”.				
2. MEL учитывает специфическое оборудование ВС (RVSM, RNP/RNAV, ETOPS, MNPS, LVO), конфигурацию ВС.				
3. MEL не противоречит какой-либо Директиве по летной годности или другому обязательному документу, выпущенному государством разработчика данного типа ВС.				
4. MEL не менее ограничителен чем MMEL.				
5. Общая часть содержит все необходимые положения.				
6. Процедуры по техническому обслуживанию (maintenance procedures) представлены и отвечают соответствующим процедурам, указанным в MMEL.				
7. Указаны ли в MEL интервалы по устранению замечаний.				
8. Указаны ли в MEL ссылки на технические процедуры (или описаны технические процедуры), которые необходимо выполнить до выполнения полета и после выполнения полета.				
В области летной эксплуатации				
1. Перечень минимального оборудования (MEL) учитывает какое оборудование необходимо для безопасной эксплуатации при выполнении полетов по специальным правилам или требованиям (RVSM, RNP / RNAV, LVO, ETOPS.).				
2. Эксплуатант гарантирует что не будет использовать ВС с неработающим оборудованием, которое не определено в Перечне минимального оборудования (MEL).				
Ревизия:00	24.01.2025			Страница:32

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Приложение	2
		Редакция	02

3. Эксплуатант определил в Перечне минимального оборудования (MEL) лётные процедуры (или ссылки на них), которые должны быть выполнены до отправления ВС в полет.				
4. Эксплуатант определил и опубликовал таблицы со списком оборудования, которое необходимо для выполнения полетов в специальных условиях (CATII / III, RNP / RNAV, ETOPS.).				
5. Эксплуатант определил и опубликовал правила пользования Перечнем минимального оборудования (MEL).				

NA = Not Applicable; C = Compliant, NC = Not Compliant

Примечания Remarks

Соответствует	Не соответствует	ФИО подписи инспекторов	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя подразделения Органа ГА
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	8
		Редакция	02

8. Хранение записей

Копии всей переписки, включающей формы согласно Приложений к настоящей инструкции и утвержденный MEL подлежат хранению на электронном носителе и бумажном файле не менее 3 лет.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:34
------------	------------	-------------

	Инструкции по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL)	Документ №	SCAA-OPS-GM-29
		Раздел	9
		Редакция	02

9. Перечень отклонений от конфигурации (CDL)

Перечень отклонений от конфигурации (CDL), составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового воздушного судна, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик.

Выполнение полета при отсутствии некоторых вторичных частей планера или двигателей может быть возможным только при наличии данного документа. Компонент, не включенный в CDL, считается необходимым для выполнения полета. Даже в случае отсутствия требования полномочного органа по летной годности.

Перечень отклонений от конфигурации (CDL) представляет собой справочник, соблюдение положений, которого обеспечивает допуск ВС к эксплуатации, даже если отсутствуют некоторые вспомогательные компоненты конструкции или двигателя. Это может быть выявлено в процессе технических проверок или при внешнем предполетном осмотре.

CDL обычно включено в Руководство по летной эксплуатации, Руководство по структурному ремонту (SRM) или другой документ производителя.

Эксплуатант может переформатировать CDL одобренный Авиационными Властями страной производителя ВС для соответствия своим индивидуальным стандартам документа. Однако переформатирование не должно приводить к изменениям одобрения Авиационными Властями страной производителя ВС. Эти процедуры могут быть объединены оператором с процедурами утверждением MEL.

В случае переформатирования эксплуатант должен предоставить CDL в Орган ГА КР на одобрения по аналогичной процедуре одобрения MEL (раздел 13)

Инспекторами Органа ГА КР будут проверены

а) система контроля страниц, показывающая, что CDL является актуальным и полным.

б) добавленные усиленные ограничения и что они четко обозначены как дополнения.

Ревизия:00	24.01.2025	Страница:35
------------	------------	-------------