

MMEL/MEL ՈՒՂԵՑՈՒՅՑ

MMEL/MEL GUIDANCE DOCUMENT

ԵՐԵՎԱՆ 2021

## **1. Ընդհանուր դրույթներ.**

Թռիչքների անվտանգության վրա ազդեցություն ունեցող անսարք սարքավորումներով/համակարգերով օդանավի շահագործումը արգելվում է, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ այդպիսի շահագործումը իրականացվում է Նվազագույն սարքավորումների ցանկի (MEL) համաձայն: MEL-ը թույլ է տալիս օդանավը շահագործել անսարք սարքավորումներով/համակարգերով մինչև ժամանակ ապահովելով թռիչքների անվտանգության ընդունելի մակարդակ:

Թռիչքների անվտանգության վրա ազդեցություն ունեցող ագրեգատները և համակարգերը, որոնք ընդգրկված չեն MEL-ում պետք է լինեն սարքին վիճակում: Օդանավ շահագործողի Թռիչքային պիտանիության պահպանման ձեռնարկը պետք է ընդգրկի MEL-ի կիրառման ընթացակարգերը:

MEL-ը պետք է հաստատվի ՔԱԿ կողմից յուրաքանչյուր առանձին օդանավի համար՝ մինչև օդանավի շահագործումը:

MEL-ը մշակվում է օդանավ շահագործողի կողմից Նվազագույն սարքավորումների գլխավոր ցանկի (MMEL) հիման վրա և/կամ Ժամանակավոր ուղեցույցի (TGL 26) կամ Թռիչքային շահագործման ձեռնարկի (PJTԹ) հիման վրա, որոնք մշակվում են օդանավ արտադրողի կողմից.

*Նշում այլ օդանավ շահագործողի MEL-ի կամ MMEL-ի կիրառումը արգելվում է:*

## **2. MEL-ի մշակումը.**

MMEL-ը մշակված է օդանավի տիպի համար: MEL-ը մշակվում է օդանավ շահագործողի կողմից կոնկրետ օդանավի համար՝ հաշվի առնելով ազգային ավիացիոն պահանջները, շահագործման պայմանները և կարող է պայմանավորված լինել թռիչքների ուղղություններից, աշխարհագրական դիրքից և այն օդանավակայանների քանակից, որտեղ հնարավոր է իրականացնել տեխնիկական սպասարկում ու ստանալ պահեստամասեր և այլն: Ակնհայտ է, որ MMEL-ը չի կարող հաշվի առնել այդ բոլոր առանձնահատկությունները:

Փաստաթղթի մշակման ժամանակ ապահովվում է, որպեսզի MEL-ի պահանջները լինեն ոչ պակաս խիստ, քան MMEL-ի կամ թռիչքային շահագործման ձեռնարկի (PJTԹ) գործող հրատարակությունների պահանջները և որպեսզի դրանք հաշվի առնեն այն բոլոր լրացուցիչ պահանջները, որոնք կարող են ներկայացվել ՔԱԿ կողմից:

Մինչև ժամանակ MEL-ում պարտադիր նշվում է MMEL-ի կամ PJTԹ-ի այն գործող հրատարակությունը, որի հիման վրա մշակվել է փաստաթուղթը:

Անհրաժեշտ է նաև հաշվի առնել մի քանի միաժամանակ ի հայտ եկած անսարքությունների ազդեցությունը թռիչքների անվտանգության վրա: MEL-ի կառուցվածքը և բովանդակությունը պետք է համապատասխանեն JAR-MMEL/MEL պահանջներին: Այն դեպքում, երբ բացակայում է MMEL-ը կամ արտադրողի կողմից մշակված MMEL-ում ընդգրկված են սարքավորումներ/համակարգեր, որոնց համար նշված

*MMEL/MEL ՈՒՂԵՑՈՒՅՑ*  
*MMEL/MEL GUIDANCE DOCUMENT*

չեն անսարքությունների վերացման պայմանները և հղումներ են կատարված գործող պահանջների վրա, ինչպես

- "As required by Operating Requirements"
- "As required by Air Navigation Legislation"
- "As required by National Requirements"
- "As required by FARs"
- "As required by Regulations" и т.д..

ապա այդ դեպքում անհրաժեշտ է ղեկավարվել TGL 26 փաստաթղթով, եթե չկան ՔԱԿ կողմից սահմանված այլ պահանջներ:

Օդանավ շայագործողը պետք է համոզվի, որ MEL-ի մշակման ժամանակ օգտագործվում են MMEL-ի կամ PJTԹ-ի գործող հրատարակչությունները:

Եթե MEL-ի կետերի կիրառման համար անհրաժեշտ են օդանավի թռիչքային կամ տեխնիկական անձնակազմի լրացուցիչ գործողություններ, ապա փաստաթղթում ընդգրկվում է համապատասխան տեղեկատվություն (O) շահագործողական կամ (M) տեխնիկական սպասարկում նշումներով: Այդ տեղեկատվությունը կարող է նաև ընդգրկված լինել արտադրողի կողմից հաստատված այլ փաստաթղթերում: Այդ դեպքում MEL-ում (O) և (M) նշումների դիմաց նշվում է նաև հղումը այդպիսի փաստաթղթերի վրա: Այդ դեպքում օդանավ շահագործողը պետք է ապահովի այդպիսի փաստաթղթերի մատչելիությունը թռիչքային և տեխնիկական անձնակազմերի համար ինչպես բազավորման օդանավակայանում, այնպես էլ տարանցիկ օդանավակայաններում: Եթե օդանավ արտադրողի կողմից մշակված չեն այդպիսի ընթացակարգեր, ապա օդանավ շահագործողին անհրաժեշտ է դիմել օդանավ արտադրողին համապատասխան հարցումով և ինքնուրույն մշակել ընթացակարգերը:

Օդանավերի մեծամասնությունը նախագծված և սերտիֆիկացված են հուսալիության մեծ պաշարով, որը թույլ է տալիս ապահովել թռիչքային պիտանիության պահպանումը: Բացի սարքավորումներից, որոնց անսարքությունը կարող է ազդել թռիչքների անվտանգության վրա, օդանավի վրա տեղադրված են սարքավորումներ, որոնց սարքին լինելը անհրաժեշտ չէ անվտանգ թռիչքի համար, օրինակ ուղևորների գվարճանալու համակարգերը, միայն ցերեկային ժամերին կատարվող թռիչքների համար սարքերի լուսավորումը և այլն: Այդպիսի սարքավորումների անսարքությունը չի կարող ազդել օդանավի թռիչքային պիտանիության վրա և այդպիսի սարքավորումները կարելի է չընդգրկել MEL-ում:

Եթե օդանավ շահագործողը որոշում է MEL-ում ընդգրկել այդպիսի սարքավորումներ, ապա այդ սարքավորումների անսարքությունների վերացման համար սահմանվում է D կատեգորիա: Մինևույն ժամանակ, եթե այդպիսի սարքավորումը ինչ-որ կերպ առնչություն ունի անվտանգության հետ (օրինակ ուղևորների գվարճանալու համակարգի միջոցով ուղևորների հրահանգավորման անցկացում), կամ այն հանդիսանում է մեկ այլ կարևոր համակարգի մաս, ապա այն պետք է ընդգրկվի MEL-ում նշելով անսարքության վերացման վերջնաժամկետը

### **3. Անսարքության վերացման հետաձգումը.**

JAR-MMEL/MEL.081 նկարագրում է կոնցեպցիան, որի համաձայն օդանավ շահագործողին կարող է թույլատրվել MEL-ով հետաձգված անսարքության վերացման մեկնագամյա (կրկնակի) հետաձգում՝ սկզբնական ժամկետը չգերազանցող ժամկետով: Այդ դեպքում արտադրողի կամ արտադրողի պետության կողմից մշակված MMEL-ը, նույնպես պետք է ընդգրկի այդպիսի դրույթ:

ՔԱԿ-ն վերոհիշյալ դրույթի մասով վերջնական որոշում է ընդունում MEL-ի ուսումնասիրման և հաստատման ժամանակ:

#### **MEL-ի հաստատումը ՔԱԿ կողմից**

Օդանավ շահագործողը ՔԱԿ է ներկայացնում գրավոր հայտ և իր կողմից հաստատված MEL՝ այն ուսումնասիրելու և հաստատելու համար: Անհրաժեշտության դեպքում ՔԱԿ-ի պահանջով օդանավ շահագործողը ներկայացնում է ամբողջ մնացած փաստաթղթերը, որոնք օգտագործվել են փաստաթղթի մշակման ժամանակ: Թերությունների բացակայության դեպքում ՔԱԿ-ն հաստատում է MEL-ի համապատասխան էջը և գրավոր ծանուցում է օդանավ շահագործողին:

Թերությունների առկայության դեպքում MEL-ը չի հաստատվում մինչև թերությունների լիովին վերացումը: MMEL-ի, ՔԱԿ պահանջների կամ այլ պահանջների վրա հիմնված MEL-ի հետագա վերստուգումները նույնպես ենթակա են ՔԱԿ կողմից հաստատմանը:

### **4. Հետագա վերահսկողությունը**

ՔԱԿ-ն իրականացնում է սահմանված պահանջներին օդանավ շահագործողի MEL-ի համապատասխանության մշտական վերահսկողություն՝ որպես օդանավ շահագործողի նկատմամբ վերահսկողության բաղադրիչ մաս: Թերությունների հայտնաբերման դեպքում MEL-ը ՔԱԿ կողմից կարող է չեղյալ համարվել և օդանավի շահագործումը կարող է դադարեցվել մինչ թերությունների ամբողջությամբ վերացնելը:

MEL-ի պարբերական ստուգման ժամանակ ուշադրություն է դարձվում հետևյալին.

ա) MEL-ի համապատասխանությունը ՔԱԿ կողմից սահմանված պահանջներին և ընթացակարգերին;

բ) հատուկ ուշադրություն է դարձվում շահագործողական պահանջներին, որոնք կարող էին փոփոխված լինել փաստաթղթի վերջին հաստատումից հետո: Անհրաժեշտ է համոզվել, որ MMEL-ի վերջին փոփոխությունները (հատկապես, եթե դրանք դարձել են ավելի խիստ) ընդգրկված են MEL-ում: Այն դեպքում, երբ MMEL-ի վերստուգման մեջ կան հղումներ ավիացիոն իշխանությունների կամ այլ մարմինների կողմից սահմանված շահագործման գործող պահանջների վրա, ապա անհրաժեշտ է նաև առաջնորդվել TGL 26 փաստաթղթով: