

ACJ – HLAVA C**[ACJ-MMEL/MEL.055****Druhy provozu****Viz JAR-MMEL/MEL.055**

V MELu by měly být uvedeny podmínky pro odbavení letů, které jsou prováděny v souladu se Seznamem zvláštních oprávnění obsaženém v Osvědčení leteckého provozovatele, tj. RVSM, RNAV, ETOPS atd.]

[Amdt. 1, 01.08.05]

[ACJ-MMEL/MEL.060(b)**Příprava MELu****Viz JAR-MMEL/MEL.060(b)**

Pokud MMEL pro konkrétní typ letadla nebyl schválen Úřadem, může provozovatel použít MMEL vypracovaný držitelem Typového osvědčení, který byl schválen Úřadem státu projekce. Pokud ani takový MMEL neexistuje, je možné použít náhradní MMEL vypracovaný a schválený jiným Úřadem členského státu JAA nebo Úřadem státu, který není členem JAA (tj. FAA, TCCA). Používání náhradního MMELu musí být schváleno Úřadem státu provozovatele.]

[Amdt. 1, 01.08.05]

ACJ MMEL/MEL.065**Formát MELu****Viz JAR MMEL/MEL.065**

- 1 Upřednostňuje se systém číslování podle specifikace ATA 100[/2200].
- 2 [Návrh] pětisloupcového formátu u všech technických stránek MELů [je uveden v] Dodatku 1 k ACJ-MMEL/MEL.025[].
- 3 Dodatek [1] k ACJ-MMEL/MEL.065 může být použit jako vzor pro Preambuli.

[Amdt. 1, 01.08.05]

[ACJ-MMEL/MEL.075**Provozní postupy a postupy údržby****Viz JAR-MMEL/MEL.075**

(a) Provozní postupy a postupy údržby jsou součástí MELu. Tvoří nedílnou část kompenzačních podmínek nutných k zachování přijatelné úrovně bezpečnosti, umožňující Úřadu schválit MEL. Úřad může požadovat během schvalovacího procesu MELu předložení určitých postupů (o) a/nebo (m).

(b) Příručky provozovatele mohou zahrnovat Provozní příručku, Příručku pro údržbu nebo jiné dokumenty přijatelné pro Úřad.]

[Amdt. 1, 01.08.05]

[ACJ-MMEL/MEL.081
Prodloužení lhůty oprav (RIE)
Viz JAR-MMEL/MEL.081

1 Provozovatel by měl zajistit, aby opravy byly provedeny při první příležitosti. Prodloužení lhůty oprav umožňuje provozovatelům pokračovat v provozu letadla i po uplynutí lhůty oprav v případě, že opravu nebylo možno provést. Po provozovateli využívajícím prodloužení lhůty oprav by mohl Úřad zpětně požadovat hlášení všech takových případů, společně s odůvodněním. Úřad je zodpovědný za dozor nad prodloužením lhůty oprav.

2 Úřad může zamítnout žádost o prodloužení lhůty oprav provozovateli v případě, že považuje provozní a technickou kvalifikaci provozovatele za nedostatečnou. Provozovatel by měl Úřadu poskytnout údaje o jménu a pracovní pozici jmenované osoby zodpovědné za řízení postupů při prodloužení lhůty oprav společnosti a údaje o daných povinnostech a odpovědnostech stanovených provozovatelem pro řízení činností pro prodloužení lhůty oprav. Oprávněný personál, který musí absolvovat příslušný výcvik v technických a/nebo provozních oborech, by měl být uveden na seznamu podle pracovní pozice a jména. Úřad by měl zvážit technickou kvalifikaci provozovatele a schopnosti oprávněného personálu. Pokud provozovatel využívá smluvních zařízení pro údržbu, měl by Úřad posoudit, zda-li je vztah mezi provozovatelem a nezávislým smluvním dodavatelem údržby přiměřený podmínkám pro prodloužení lhůty oprav.

3 Úřad je zodpovědný za sledování, že provozovatel dodržuje pravidla upravující využívání prodloužení lhůty oprav. Úřad by měl poskytnout vhodný Formulář hlášení RIE k prodloužení lhůty oprav vyžadující údaje o původní poruše, důvodu pro prodloužení lhůty oprav a odůvodnění, proč oprava nebyla provedena v původní lhůtě oprav. Provozovatel by měl tento formulář doručit Úřadu v termínu, který je pro Úřad přijatelný.

4 Úřad by měl podrobně popsat jednotlivé postupy již při zabývání se žádostí a využíváním prodloužení lhůty oprav; je důležité, aby bylo postupováno podle správných postupů. V případě, že provozovatelé nedodržují dané postupy, měl by Úřad zakročit prostřednictvím upomínkových dopisů a nakonec odebráním oprávnění k využití prodloužení lhůty oprav buď dočasně, nebo trvale.]

[Amdt. 1, 01.08.05]

Dodatek 1 k ACJ MMEL/MEL.065

(Vzor)
SDRUŽENÉ LETECKÉ ÚŘADY
(JMÉNO PROVOZOVATELE)
SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ
(TYP LETADLA)
PREAMBULE

[Poznámka:

Tento vzor preambule je zde uveden pouze jako příklad toho, co je požadováno a provozovatelé, se souhlasem jejich Úřadu, mohou měnit vzhled jejich preambulí MEL tak, aby to vyhovovalo jejich vlastním potřebám a požadavkům.]

1. ÚVOD

Tento Seznam minimálního vybavení (MEL) je založen na Základním seznamu minimálního vybavení (MMEL) (osvědčujícího Úřadu) (Revize, datum).

Tento MEL bere v úvahu (provozovatelovo) konkrétní vybavení letadla, konfiguraci, provozní podmínky, létané trati a požadavky určené příslušným Úřadem.

Tento MEL se neodchýlí od žádného platného Příkazu k zachování letové způsobilosti nebo Závazného požadavku a nebude méně restriktivní než MMEL.

Účelem MELu je povolit provoz s položkami vybavení, které jsou mimo provoz, po dobu, dokud nebude možno provést opravu.

Opravy se musí provést při první příležitosti.

Podmínky a omezení MELu nezavazují velitele letadla odpovědnosti určit, zda je letadlo ve stavu způsobilém pro bezpečný provoz se specifikovanými provozními neschopnostmi povolenými MELem.

Ustanovení MELu jsou použitelná před zahájením letu.

Jakékoliv rozhodnutí pokračovat v letu po poruše nebo provozní neschopnosti, která se projeví po zahájení letu, je věcí úsudku pilota a jeho leteckých dovedností. Velitel smí pokračovat v letu s odkazem a využitím MELu.

Úřad schválením MELu povoluje odbavení letadla k obchodním letům, technickým přeletům a cvičným letům s určitými položkami nebo součástmi, které jsou mimo provoz, je-li zajištěna přijatelná úroveň bezpečnosti použitím odpovídajících postupů pro provoz a údržbu, přenesením funkce na jinou provozuschopnou část nebo použitím jiných přístrojů nebo částí k získání potřebných informací.

Poznámka:

Pro odbavení letadla s chybějícími částmi draku nebo motoru použijte pro ověření Seznam povolených odchylek na draku (CDL).

2. OBSAH MEL

MEL obsahuje jenom ty položky vyžadované Provozními předpisy nebo položky významné z hlediska letové způsobilosti, které mohou být mimo provoz před odbavením, za předpokladu, že budou dodrženy příslušné postupy a omezení. Vybavení zřejmě základní pro letovou způsobilost jako křídla, kormidla, klapky, motory, přistávací zařízení atd. není zaznamenáno v seznamu a musí být schopno provozu pro všechny lety. Je důležité poznamenat, že:

U VŠECH POLOŽEK, KTERÉ MAJÍ VZTAH K LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI A NEJSOU OBSAŽENY V SEZNAMU, SE PROVOZUSCHOPNOST VYŽADUJE AUTOMATICKY.

3. KRITERIA PRO ODBAVENÍ

Rozhodnutí velitele letadla pro daný let opravit položky s přípustnou závadou má přednost před ustanoveními obsaženými v MELu. Velitel letadla si smí klást požadavky vyšší než jsou minimální, stanovené MELem, kdykoliv podle jeho posouzení je takové dodané vybavení nutné pro bezpečnost určitého letu za zvláštních podmínek převládajících v daném čase.

MEL nemůže brát v úvahu všechny vícenásobné provozní neschopnosti. Proto před odbavením letadla s více položkami MELu mimo provoz musí být zajištěno, že žádné vazby nebo vzájemný vztah mezi položkami mimo provoz nebude mít za následek snížení úrovně bezpečnosti a/nebo nadměrné zvýšení pracovní zátěže posádky. Zvláště v této oblasti vícenásobných závad a především vícenásobných závad návazných systémů je nutný dobrý úsudek založený na okolnostech daného případu, včetně klimatických a traťových podmínek.

4. ČINNOST ÚDRŽBY

Složky údržby musí vynaložit veškeré úsilí, aby byly opraveny veškeré technické závady tak brzy, jak je to proveditelné a aby letadlo bylo uvolněno ze stanice údržby v plně provozuschopném stavu. Velitel letadla musí být složkami údržby informován co nejdříve, pokud by nebylo možné položku, která je mimo provoz, opravit před odletem.

Kdykoliv je letadlo s položkami, které jsou mimo provoz, složkami údržby uvolněno k odbavení, požaduje se:

Technický deník na palubě letadla musí obsahovat podrobný popis položek, které jsou mimo provoz, jsou-li zapotřebí zvláštní pokyny pro posádku a informace o přijatých nápravných opatřeních.

Jsou-li posádce přístupné ovládač(e) a/nebo indikátor(y) vztahující se k části(em) nebo součásti(em), která(-é) je(jsou) mimo provoz, musí být tyto zřetelně označeny štítky.

[Poznámka: Vzhledem k praktickému významu, by měly být štítky umístěny v blízkosti ovladače nebo ukazatele ovlivněné položky; nicméně, pokud není uvedeno jinak, nápis na štítku a umístění štítku by mělo být určeno provozovatelem.]

Pokud by neúmyslné uvedení vybavení do provozu mohlo vyvolat nebezpečí, takové vybavení musí být vyřazeno z provozu (fyzicky), jak je uvedeno v příslušném Postupu údržby.

Příslušné provozní postupy a postupy údržby obsaženy v (označte konkrétní příručku, díl, kapitolu nebo část atd. schválenou příslušným Úřadem).

[Amdt. 1, 01.08.05]

5. LHŮTY OPRAV

Položky nebo součásti, které jsou mimo provoz a jejichž oprava byla odložena v souladu s MEL, musí být opraveny v nebo před uplynutím časové lhůty označené ve sloupci „[Kategorie lhůty oprav]“ MELu písmeny následovně:

Kategorie A

Standardní lhůta oprav není specifikována, avšak položky této kategorie musí být opraveny v souladu s podmínkami uvedenými ve sloupci Poznámky [nebo výjimky] (5) []MELu.

Je-li stanovena časová lhůta [v kalendářních dnech], musí začínat v 00:01 kalendářního dne následujícího po dni zjištění.

Kategorie B

Položky této kategorie musí být opraveny do tří (3) po sobě jdoucích kalendářních dnů, do nichž se nepočítá den zjištění.

Kategorie C

Položky této kategorie musí být odstraněny do deseti (10) po sobě jdoucích kalendářních dnů, do nichž se nepočítá den zjištění.

Kategorie D

Položky této kategorie musí být odstraněny do sto dvaceti (120) po sobě jdoucích kalendářních dnů, do nichž se nepočítá den zjištění.

[Amdt. 1, 01.08.05]

6. [] [PRODLOUŽENÍ LHŮTY OPRAV (RIE)]

Za podmínky schválení Úřadem může provozovatel použít postup pro prodloužení platných lhůt oprav u kategorií B, C a D, pro stejné období stanovené v MELu v souladu s JAR-MMEL/MEL.081.]

[Amdt. 1, 01.08.05]

7. DEFINICE

Pro účely tohoto MELu platí tyto definice:

(a) „Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti“ (VMC) znamená, že atmosferické prostředí by umožňovalo provést let podle pravidel pro let za viditelnosti platných pro daný let. Toto však nevyklučuje provoz podle pravidel pro let podle přístrojů.

(b) „Denní“ let je jakýkoliv let prováděný z místa vzletu do přistání v době mezi 30 minutami před východem slunce a 30 minutami po západu slunce.

(c) „Pomlčka“ (-) ve sloupcích 3 a 4 označuje proměnné množství.

(d) „Podmínky námrazy“ atmosferické prostředí je takové, že je možná tvorba ledu na letadle nebo v motoru(ech).

[(e) „Zahájení letu“ je místo, kde se letadlo začíná pohybovat svou vlastní silou za účelem přípravy ke vzletu.]

[(f) „Mimo provoz“ znamená [] že [vybavení] pracuje nesprávně do té míry, že neplní určený účel nebo nepracuje důsledně v mezích svých návrhových provozních mezí nebo tolerancí.

Některé [vybavení] bylo navrženo tak, aby bylo odolné vůči poruchám a je sledováno [] počítači, které vysílají zprávy o závadách do centrálního počítače pro potřeby údržby. Přítomnost této kategorie zpráv nutně neznamená, že dané [vybavení] je mimo provoz.

[(g) „Hořlavý materiál“ je materiál, který je schopen vznítit se a hořet.

POZNÁMKA:

Toto není vyčerpávající seznam a provozovatelé by měli do svých MELů zahrnout každou definici, která je pokládána za důležitou.

[Amdt. 1, 01.08.05]

8. SYSTÉMY CENTRALIZOVANÝCH ZPRÁV (Používají-li se)

Toto letadlo je vybaveno systémem (jako je ECAM/EICAS), který poskytuje různé úrovně zpráv informujících o systému (Výstraha, Varování, Návěští, Stav, Údržba, atd.). Jakákoliv zpráva o odchylce na letadle ovlivňující odbavení bude obvykle na úrovni zprávy o stavu nebo vyšší. Proto stavy systému, které mají za následek jenom zprávy údržbě, nejsou obvykle zaznamenány v MELu, jelikož samy o sobě nezakazují odbavení letadla. Zprávy údržbě o odchylkách však musí být zaznamenány a odchylky opraveny v souladu se schváleným programem údržby.

9. [] PROVOZ PŘEKRAČUJÍCÍ [ROZSAH] MELu

[] Ti provozovatelé, kteří jsou oprávněni příslušným [] Úřadem v souladu s předpisem JAR MMEL/MEL.090 k [provozu] překračujícímu rozsah MELu, by měli [v Preambuli MELu] určit opatření a postupy pro takový provoz dohodnutý s [] jejich Úřadem [] .

[]

[Amdt. 1, 01.08.05]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO