

ЖАБДЫҚТЫҢ МИНИМАЛДЫ ТІЗІМІ (MEL) /  
КОНФИГУРАЦИЯДАН АУЫТҚУДЫҢ РҰҚСАТ ЕТІЛГЕН ТІЗІМІ  
(CDL) БЕКІТУ БОЙЫНША НҰСҚАУЛЫҚ МАТЕРИАЛ

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО УТВЕРЖДЕНИЮ ПЕРЕЧНЯ  
МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)/ПЕРЕЧНЯ  
ОТКЛОНЕНИЙ ОТ КОНФИГУРАЦИИ (CDL)

MINIMUM EQUIPMENT LIST (MEL)/CONFIGURATION  
DEVIATION LIST (CDL) GUIDANCE MATERIAL

Алғашқы шығарылған күні /






Дата первоначального выпуска / Date of initial issue: 02/05/2015

Мәртебесі / Статус / Status: [Approved]

Құжатқа жауапты / Ответственный за документ / Owner:

Директор ДЛГ / Director AIR

КЕЛІСУ ПАРАҒЫ /  
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ /  
APPROVAL SHEET

	Лауазымы / Должность / Job Title	Күні / Дата / Date	Қолы / Подпись / Signature
<b>Әзірленген / Разработано / Prepared by:</b>			
Равиль БАТЪКАЕВ	Аға авиациялық инспекторы / Старший авиационный инспектор / Senior aviation inspector	23.01.2024	
<b>Келісілді / Согласовано / Agreed by:</b>			
Аслан САТЖАНОВ / Aslan SATZHANOV	Ұшу жарамдылық департаментінің директоры / Директор департамента летной годности / Airworthiness Department Director	23.01.2024	
Олексей ЮНЬКОВ / Oleksiy YUNKOV	Ұшуға пайдалану департаменті директорының м.а./ и.о Директора департамента летной эксплуатации / Acting Director Flight Operations	23.01.2024	
Жанат АБДУГАЛИМОВ / Zhanat ABDUGALIMOV	Ұшу қауіпсіздігін басқару, сапа, стратегия және стандарттарға сәйкестік департаментінің аға директоры / Старший директор Департамента управления безопасностью полетов, качества, стратегии и соответствия стандартам / Senior Director of Safety, Quality, Strategy and Compliance Department		 23.01.24
<b>Бекітілді / Утверждено / Approved by:</b>			
Каталин РАДУ / Catalin RADU	Бас директор / Генеральный директор / Director General		 23.01.24

РЕВИЗИЯ ТІЗІМІ /  
ЛИСТ РЕВИЗИЙ /  
REVISION SHEET

Ревизия №/ № Ревизии / Revision №	Күні / Дата / Date	Ревизия сипаттамасы / Описание ревизии / Revision Description
0.0	02.05.2015	Алғашқы рет / Впервые / Initial
0.1	01.08.2021	приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от «15» октября 2021 года № 59
1.0	23.01.2024	Мерзімді шолу / Новое издание / New edition

ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БЕТТЕР ТІЗІМІ /  
ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ /  
LIST OF EFFECTIVE PAGES

Басылым № / № Раздела/ Section No. /	Бет № / Стр. № / Page No.	Шығарылған күні / Дата выпуска / Date of issue
КЕЛІСУ ПАРАҒЫ / ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ / APPROVAL SHEET	2	23/01/2024
РЕВИЗИЯ ТІЗІМІ / ЛИСТ РЕВИЗИЙ / REVISION SHEET	3	23/01/2024
ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БЕТТЕР ТІЗІМІ / ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ / LIST OF EFFECTIVE PAGES	4	23/01/2024
МАЗМҰНЫ / СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT	5	23/01/2024
ҚЫСҚАРТУЛАР, ТЕРМИНДЕР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР / СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS	6	23/01/2024
НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР / НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ / REFERENCES	7	23/01/2024
БӨЛІМ А	8	23/01/2024
РАЗДЕЛ В	9	23/01/2024
SECTION С	17	23/01/2024
КОСЫМШАЛАР / ПРИЛОЖЕНИЯ / ANNEXES	24	23/01/2024

МАЗМҰНЫ /  
СОДЕРЖАНИЕ /  
TABLE OF CONTENT

КЕЛІСУ ПАРАҒЫ / ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ / APPROVAL SHEET .....	2
РЕВИЗИЯ ТІЗІМІ / ЛИСТ РЕВИЗИЙ / REVISION SHEET .....	3
ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БЕТТЕР ТІЗІМІ / ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ / LIST OF EFFECTIVE PAGES .....	4
МАЗМҰНЫ / СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT .....	5
НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР / НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ / REFERENCES .....	7
БӨЛІМ А .....	8
РАЗДЕЛ В .....	9
В.1. Общие положения .....	9
В.2. ТРЕБОВАНИЯ К MEL .....	11
В.3. ПОРЯДОК УТВЕРЖДЕНИЯ MEL .....	14
В.4. ХРАНЕНИЕ ЗАПИСЕЙ .....	15
В.5. ПЕРЕЧЕНЬ ОТКЛОНЕНИЙ ОТ КОНФИГУРАЦИИ (CDL) .....	16
SECTION C. ....	17
C.1. General Provisions .....	17
C.2. Requirements for MEL .....	19
C.3. MEL approval procedure .....	21
C.4. Record storage.....	22
C.5. Configuration Deviation List (CDL) .....	23
КОСЫМШАЛАР / ПРИЛОЖЕНИЯ / ANNEXES .....	24
Косымша / Приложение / Annex 1.....	25
Косымша / Приложение / Annex 2.....	32
Косымша / Приложение / Annex 3.....	38

## ҚЫСҚАРТУЛАР, ТЕРМИНДЕР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР / СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS

IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением БП
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорт
ААК	Акционерное общество «Авиационная администрация Казахстана»
АБ	Авиационная безопасность
АП	Авиационный персонал
БП	Безопасность полетов
ВС	Воздушное судно
ДЛГ	Департамент летной годности
ДЛЭ	Департамент летной эксплуатации
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КГА	Комитет гражданской авиации
КРС	Командно-руководящий состав
КЛС	Командно-летный состав
КППУ	Курс поддержания профессионального уровня
МИИР РК	Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОГ	Опасные грузы
ПВП	Правила визуального полета
ПКД	План корректирующих действий
ППП	Правила полета по приборам
СУБП/SMS	Система управления безопасностью полетов
РК	Республика Казахстан
РПП	Руководство по производству полётов
СЭ / АОС	Сертификат эксплуатанта гражданских воздушных судов
СО	Сертификационное обследование
ЭС	Эксплуатационные спецификации

НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР /  
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ /  
REFERENCES

Нормативтік құжат / Нормативный документ (НД) / Referenced Document	Бекіту / Утверждение / Approval
Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации	Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV
Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан	приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509
Об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов	Приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 153
часть I «Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты» часть II «Международная авиация общего назначения. Самолеты» часть III «Международные полеты. Вертолеты»	ИКАО Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации (г. Чикаго, 1944 год)
Руководство по летной годности	Doc 9760 AN/967

## БӨЛІМ А

*(резервке сақталған)*



## РАЗДЕЛ В

### В.1. Общие положения

1. Настоящий Инструктивный материал по утверждению перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL) (далее – Инструктивный материал) разработан в соответствии с документами, указанными в разделе «Нормативные документы и ссылки».

2. Инструктивный материал предназначен для авиационных инспекторов ААК при рассмотрении и утверждении перечня минимального оборудования (MEL)/перечня отклонений от конфигурации (CDL).

3. Каждое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой 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 ААК.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. Инспектор удостоверяется, что Эксплуатант обеспечивает, 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.

8. 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.

9. 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.

10. MEL должен быть не менее ограничительным, чем соответствующий MMEL. Все применимые поправки MMEL должны своевременно (в срок не более 90 дней) вноситься в MEL и представляться в ААК 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 рекомендаций, относящихся к MMEL, эксплуатанту ВС следует проконсультироваться с разработчиком воздушного судна - держателем сертификата типа.

11. 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.

12. Для целей оценки MEL/CDL привлекаются инспекторы, имеющие соответствующую квалификацию.

## В.2. ТРЕБОВАНИЯ К MEL

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

13. Рекомендуется следующее минимальное содержание MEL:

- 1) основные положения;
- 2) перечень минимального оборудования по системам и оборудованьям;
- 3) эксплуатационные процедуры;
- 4) технические процедуры;
- 5) специальные процедуры.

14. В 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.

Образец основных положений приведен в Приложении 1 к настоящему Инструктивному материалу.

15. Раздел перечень минимального оборудования по системам и оборудованьям составляется согласно спецификации Ассоциации Авиационного Транспорта (АТА) 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.

16. 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 ААК, в таких случаях приемлемые временные интервалы, минимальный состав оборудования, процедуры или ограничения должны быть определены в соответствии с требованиями страны регистрации и эксплуатации.

17. 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.

18. Процедуры технического обслуживания должны быть выполнены до начала эксплуатации ВС с перечисленным нефункционирующим элементом. 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 воздушного судна.

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

19. 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.

20. 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.

21. Полет воздушного судна не допустим после истечения срока допустимого временного интервала, указанного в MEL.

22. 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 ААК, и

- 2) эксплуатант производит только разовое продление вышеуказанного временного интервала;
- 3) ААК оповещается эксплуатантом о любом продлении временного интервала в течение времени, не превышающего одного месяца, и
- 4) устранение неисправности проводится при первой возможности.

### В.3. ПОРЯДОК УТВЕРЖДЕНИЯ MEL

23. Устанавливается следующий порядок утверждения MEL:

- 1) подача эксплуатантом заявления в ААК;
- 2) экспертиза MEL и поправки MEL;
- 3) внесение изменений в MEL при необходимости;
- 4) принятие решения по утверждению MEL и поправки MEL.

При необходимости прилагается экземпляр основного минимального перечня оборудования (MMEL) для типа воздушного судна и иные источники информации.

24. По получению заявки от эксплуатанта, директор Департамента летной годности назначает ответственного инспектора для проведения экспертизы MEL, прошедшего обучение и имеющего соответствующий сертификат, также направляет в Департамент летной эксплуатации на рассмотрение в части касающийся летной эксплуатации. Экспертиза проводится по проверочному листу согласно Приложению 2 к настоящему Инструктивному материалу и подписывается ответственными инспекторами департаментов ДЛГ и ДЛЭ.

Срок экспертизы и принятия решения по утверждению MEL не должен превышать 30 (тридцати) дней от даты подачи Заявления, если отсутствуют какие-либо существенные замечания к содержанию MEL.

25. В случае обнаружения несоответствий в MEL или в поправках, инспекторы вносят замечания по форме согласно Приложению 3 к настоящему Инструктивному материалу и отправляют заявителю для их устранения. Заявитель после устранения всех несоответствий направляет документ в ААК.

26. В случае, если MEL соответствует установленным требованиям или заявителем устранены все замечания, выявленные ААК, инспекторы направляют MEL директору ДЛГ на утверждение. MEL считается утвержденным со дня подписания ААК с внесением даты утверждения.

#### **В.4. ХРАНЕНИЕ ЗАПИСЕЙ**

27. Копии всей переписки, включающей формы согласно Приложений 1, 2, 3 к настоящему Инструктивному материалу и утвержденный MEL подлежат хранению на электронном носителе (согласно процедуры ААК-AIR-P.0551) и бумажном файле.

## В.5. ПЕРЕЧЕНЬ ОТКЛОНЕНИЙ ОТ КОНФИГУРАЦИИ (CDL)

28. 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.

29. В случаях, когда CDL представляется как часть MEL, авиационный инспектор проверяет его на соответствие технической документации, утвержденной государством разработчика.

30. В случае обнаружения несоответствий авиационный инспектор заносит замечания в Отчет по замечаниям к Перечню Минимального оборудования согласно Приложению 3 к настоящему Инструктивному материалу и отправляют заявителю для их устранения. Заявитель после устранения всех несоответствий направляет документ в ААК.

31. В случае, если CDL соответствует установленным требованиям или заявителем устранены все выявленные замечания, он включается в утверждаемый MEL.



## SECTION C.

### C.1. General Provisions

1. This Guidance Material for Approval of the Minimum Equipment List (MEL)/Configuration Deviation List (CDL) (hereinafter referred to as the Guidance Material) has been developed in accordance with the documents specified in the “Regulatory Documents and References” section.

2. Guidance material is intended for AAK aviation inspectors when reviewing and approving the Minimum Equipment List (MEL)/Configuration Deviation List (CDL).

3. Each aircraft with a maximum certificated take-off weight over 5700 kg or aircraft used in commercial air transport must have a State of the Operator approved Minimum Equipment List (MEL), developed on the basis of the Master Minimum Equipment List (MMEL), issued for an aircraft type by the organization responsible for the type design and approved by the State of Design. If such an MMEL does not exist, the MEL may be based on an alternative MMEL as agreed by the AAK.

4. An aircraft may be allowed to fly for a certain period of time with some malfunctions in accordance with the MEL, provided that the remaining normally functioning systems and equipment allow safe continued flights.

5. The MEL identifies those systems and equipment components that may not operate under certain flight conditions, meaning that the flight cannot be conducted if systems and equipment other than those specified in the MEL fail.

6. The presence of an MEL does not mean that the aircraft can be operated for an indefinite period of time with systems or equipment inoperative. The primary purpose of the MEL is to permit the safe operation of aircraft with inoperative systems or equipment through a controlled and justified program of repairs and equipment replacement.

7. The operator must ensure that no flight is initiated with the failure of more than one MEL-specified equipment component unless it has been determined that any relationship between the inoperative systems or components will not reduce the level of safety to an unacceptable limit and/or cause excessive increased workload on the flight crew.

8. When determining whether an acceptable level of flight safety can be achieved, the likelihood of additional failures due to continued operation with inoperative systems or equipment must also be taken into account. The MEL must not deviate from the requirements in the flight manual section regarding restrictions, emergency procedures or other airworthiness requirements of the State of Registry or State of the Operator unless the appropriate airworthiness authority or flight manual no other provision is made.

9. Systems or equipment determined to be inoperative for a given flight must be provided with appropriate explanatory placards, as appropriate, and all such components and equipment must be identified in the aircraft's technical log to inform the flight crew and maintenance personnel of the inoperative system or equipment.

10. The MEL must be no less restrictive than the corresponding MMEL. All applicable MMEL amendments must be promptly (within 90 days) entered into the MEL and submitted to the AAK for approval.

If modifications or repairs are made to the aircraft, equipment and systems included in the MMEL may be affected and must be taken into account in the operator's MEL. If such modifications are made and their documentation does not contain any MMEL-specific recommendations, the aircraft operator should consult with the aircraft type certificate holder.

11. The operator must conduct a periodic assessment of the MEL at least once a year with a view to making applicable changes to the MEL. If the assessment results do not require any changes to the MEL, the operator may document the assessment and findings in a separate report.

## C.2. Requirements for MEL

12. The developed MEL must be adapted to the specific aircraft or fleet of the operator and take into account the composition and features of the installed systems, equipment and aircraft operating procedures used by the operator. Unusable optional equipment must be removed from the MEL.

13. The following minimum MEL content is recommended:

- 1) basic provisions;
- 2) a list of minimum equipment by systems and equipment;
- 3) operational procedures;
- 4) technical procedures;
- 5) special procedures.

14. The guidelines should provide guidance for flight crew and maintenance personnel on the use of the MEL, including, but not limited to, the following procedures:

- 1) to determine the criteria for allowing aircraft to fly;
- 2) according to the applied defect elimination intervals;
- 3) to extend intervals;
- 4) for amendments and approval by MEL.

A sample of the main provisions is given in Appendix 1 to this Guidance Material.

15. The section list of minimum equipment for systems and equipment is compiled in accordance with the specifications of the Air Transport Association (ATA) defining the following elements:

- 1) numbering of the system/equipment/component;
- 2) name of the system/component;
- 3) category of time interval;
- 4) the number of components installed in this system;
- 5) the number of minimum components acceptable for flight;
- 6) note or restrictions.

16. When preparing the MEL, the operator must take into account the time intervals for troubleshooting specified in the MMEL. In the MEL, these intervals must not be less restrictive than the corresponding interval specified in the MMEL. Time intervals must be specified for all MEL applications. Time intervals must comply with and not contradict the Operator's Manual for regulating aircraft maintenance and Operations Manual.

Where AAK requirements are referenced in the MMEL, the acceptable time intervals, minimum equipment, procedures or limitations must be determined in accordance with the requirements of the country of registration and operation.

17. Operational procedures must be implemented when planning and/or executing operations on a defective piece of equipment listed in the MEL. Typically, these procedures are carried out by the flight crew; however, other personnel may be qualified and authorized to perform certain functions. The proper implementation of

all procedures, regardless of who performed them, is the responsibility of the operator. Appropriate procedures should be included in the MEL.

18. Maintenance procedures must be completed before operating an aircraft with a listed non-functioning item. These procedures are performed by maintenance personnel, however, other personnel may be qualified and authorized to perform certain functions. Correct adherence to all maintenance procedures, regardless of who performed them, is the responsibility of the operator. Appropriate procedures should be included in the MEL.

Where applicable, it is permitted to provide references to existing aircraft maintenance procedures, manuals and charts.

Maintenance procedures must be in accordance with the recommendations and documents of the aircraft designer and must be within the technical competence of the operator and the resources available to him.

19. Special procedures should specify the specifics of using MEL for operating AC in various specific conditions, such as, but not limited to:

- 1) flights in categories II and III (LVO);
- 2) flights by RVSM, RNAV, RNP, etc.;
- 3) flights under EDTO;
- 4) flights with special permits.

20. The operator is responsible for establishing an effective troubleshooting process, which includes identifying non-functioning items, coordinating areas, personnel, equipment and procedures necessary to ensure that the fault is corrected in a timely manner.

21. The flight of the aircraft is not permitted after the expiration of the permissible time interval specified in the MEL.

22. The operator may extend MEL time slots for categories B, C and D, if available and in accordance with the extension procedure approved by the authorized organization, for the same period as specified in the MEL, provided that:

- 1) an extension procedure describing the specific duties and responsibilities for controlled interval extensions shall be established by the operator when developing the MEL and accepted by the AAK, and
- 2) the operator makes only a one-time extension of the above time interval;
- 3) AAC is notified by the operator of any extension of the time interval for a period not exceeding one month, and
- 4) troubleshooting is carried out as soon as possible.

### C.3. MEL approval procedure

23. The following procedure for MEL approval is established:

- 1) submission by the operator of an application to the AAK;
- 2) MEL examination and MEL amendments;
- 3) making changes to the MEL if necessary;
- 4) making a decision on approval of the MEL and amendments to the MEL.

If applicable, a copy of the Master Minimum Equipment List (MMEL) for the aircraft type is attached.

24. Upon receipt of an application from the operator, the head of the Airworthiness Department appoints a responsible inspector to carry out the MEL examination, who has completed training and has the appropriate certificate, and also sends it to the Flight Operations Department for consideration in terms of flight operation. The examination is carried out according to a checklist in accordance with Appendix 2 to this Instructive Material and is signed by the responsible inspectors of the departments of AIR and OPS.

The period for examination and decision-making on approval of the MEL should not exceed 30 (thirty) days from the date of submission of the Application, unless there are any significant comments on the contents of the MEL.

25. If inconsistencies are found in the MEL or amendments, inspectors will make comments in the form in accordance with Appendix 3 to this Guidance Material and send them to the applicant for their elimination. The applicant, after eliminating all discrepancies, sends the document to the AAK.

26. If the MEL meets the established requirements or the applicant has eliminated all the comments identified by the AAK, the inspectors approve the MEL. The MEL is considered approved from the date of signing the AAK with the date of approval entered.

#### **C.4. Record storage**

27. Copies of all correspondence, including forms according to Appendices 1, 2, 3, to this Guidance Material and the approved MEL, must be stored on electronic media and in paper file.

## C.5. Configuration Deviation List (CDL)

28. A Configuration Deviation List (CDL), prepared by the organization responsible for the type design, approved by the State of Design, identifying all external parts of the type aircraft that may be missing at the start of flight and containing, as appropriate, any information on relevant operational limitations and changes in flight performance.

Flight performance in the absence of some secondary parts of the airframe or engines may only be possible if this document is available.

29. In cases where the CDL is submitted as part of the MEL, the aviation inspector checks it for compliance with the technical documentation approved by the State of Design.

30. If inconsistencies are detected, the aviation inspector enters comments into the Report on Comments to the List of Minimum Equipment in accordance with Appendix 3 to this Instructive Material and sends them to the applicant for their elimination. The applicant, after eliminating all discrepancies, sends the document to the AAK.

31. If the CDL meets the established requirements or the applicant has eliminated all identified deficiencies, it is included in the approved MEL.

**КОСЫМШАЛАР / ПРИЛОЖЕНИЯ / ANNEXES**

Annex	Наименование приложения
1	Образец Основных положений MINIMUM EQUIPMENT LIST
2	ПРОВЕРОЧНЫЙ ЛИСТ по оценке Перечня минимального оборудования (MEL)
3	Отчет по замечаниям к Перечню Минимального оборудования Minimum Equipment List Findings Report



**Образец Основных положений / Guidelines**  
**MINIMUM EQUIPMENT LIST**

<p>Specimen</p> <p>Operators Name MINIMUM EQUIPMENT LIST</p> <p>Aircraft type</p> <p>PREAMBLE</p> <p>Note: This specimen Preamble is intended only as an example of what is required and operators may, with the agreement of their Authority, vary the format and content of their MEL Preambles to suit their own needs and requirements.</p>	<p>Образец</p> <p>Наименование эксплуатанта ВС ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ</p> <p>Тип самолета</p> <p>ПРЕАМБУЛА (ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ)</p> <p>Примечание: Данный образец Преамбулы предназначен только в качестве примера того что требуется, и Эксплуатанты ВС, с одобрения уполномоченной организации, могут менять формат и содержание Преамбулы в своих MEL, чтобы удовлетворить собственные потребности и требования</p>
<p>Introduction</p> <p>This Minimum Equipment List (MEL) is based on the (<i>Certificating Authority</i>) Master Minimum Equipment List (MMEL) (<i>Revision, dated</i>).</p> <p>This MEL takes into consideration (the operator's) particular aircraft equipment, configuration and operational conditions, routes being flown, and requirements set by the appropriate Authority.</p> <p>This MEL will not deviate from any applicable Airworthiness Directive or any other Mandatory Requirement and will be no less restrictive than the MMEL.</p> <p>The MEL is intended to permit operations with inoperative items of equipment for a period of time until rectification's can be accomplished. Rectifications are to be accomplished at the earliest opportunity.</p> <p>MEL Conditions and Limitations do not relieve the Commander from determining that the aircraft is in a fit condition for safe operation with specified unserviceability allowed by the MEL.</p> <p>The provisions of the MEL are applicable until the aircraft commences the flight.</p>	<p>Введение</p> <p>Перечень минимального оборудования (далее - MEL) разработан на основе Master Minimum Equipment List (MMEL) (Ревизия, дата), одобренного авиационной властью (наименование).</p> <p>Данный MEL учитывает установленное оборудование, текущую конфигурацию самолета, эксплуатационные условия, используемые маршруты полетов и требования, установленные соответствующим уполномоченной организацией.</p> <p>MEL не будет отклоняться ни от какой применимой Директивы летной годности или любого другого обязательного требования и будет не менее ограничен, чем соответствующий MMEL.</p> <p>MEL предназначен для разрешения полетов с неисправным оборудованием на определенный период времени, в течении которого неисправность может быть устранена.</p> <p>Устранение неисправности должно быть выполнено при первой возможности.</p> <p>Условия и сроки MEL не освобождают</p>

<p>Any decision to continue a flight following a failure or unserviceability which becomes apparent after the commencement of a flight must be the subject of pilot judgment and good airmanship. The Commander may continue to refer to and use of the MEL as appropriate.</p> <p>By approval of the MEL the Authority permits dispatch of the aircraft for revenue, ferry or training flights with certain items or components inoperative provided an acceptable level of safety is maintained by use of appropriate operational or maintenance procedures, by transfer of the function to another operating component, or by reference to other instruments or components providing the required Information.</p> <p>Note: For dispatch with airframe or engine parts missing, refer to the CONFIGURATION DEVIATION LIST (CDL).</p>	<p>Командира ВС от необходимости определения, что самолет находится в пригодном состоянии для безопасного полета с указанной неисправностью, допускаемой по MEL.</p> <p>Условия MEL должны быть обеспечены до начала полета ВС.</p> <p>Любое решение продолжить полет при выявлении неисправности или отказа после начала полета, является ответственностью пилота на базе его летного мастерства. Командир ВС при принятии решения может сделать ссылку и применить соответствующий пункт MEL.</p> <p>Одобрив MEL, уполномоченная организация разрешает вылет самолета для коммерческих, технических или учебных полетов с определенными неисправными частями или компонентами, при условии, что допустимый уровень безопасности обеспечивается путем применений соответствующих эксплуатационных или технических процедур, передачи затронутых функций к другому исправному компоненту, или наличия других приборов и компонентов, обеспечивающих необходимую информацию.</p> <p>Примечание: для вылета с отсутствующими частями планера или двигателей необходимо обратиться к CONFIGURATION DEVIATION LIST (CDL).</p>
<p><b>2. CONTENTS OF MEL</b></p> <p>The MEL contains only those items required by Operating Regulations or those items of airworthiness significance which may be inoperative prior to dispatch, provided that appropriate limitations [and] procedures are observed. Equipment obviously basic to aircraft airworthiness such as wings, rudders, flaps, engines, landing gear, etc. are not listed and must be operative for all flights.</p> <p>It is important to note that: - all items which are related to the airworthiness of the aircraft and not included on the list are automatically required to be operative.</p>	<p><b>2. СОДЕРЖАНИЕ MEL</b></p> <p>MEL содержит только те компоненты, наличие которых требуется действующим законодательством по эксплуатации ВС или компонентов влияющих на летную годность, которые могут быть неисправны перед вылетом, обеспечив, что проанализированы соответствующие ограничения и процедуры. Элементы, непосредственно влияющие на летную годность ВС, такие как крылья, рули управления, закрылки, двигатели, шасси и др., не включены MEL и должны быть исправными для всех полетов.</p> <p>Важно отметить, что: Все пункты, которые связаны с летной годностью самолета и не включены в MEL, автоматически должны быть исправными.</p>

<p><b>3. CRITERIA FOR DISPATCH</b></p> <p>The decision of the Commander of the flight to have allowable inoperative items corrected prior to flight will take precedence over the provisions contained in the MEL. The Commander may request requirements above the minimum listed, whenever in his judgment such added equipment is essential to the safety of a particular flight under the special conditions prevailing at the time.</p> <p>The MEL cannot take into account all multiple unserviceabilities. Therefore, before dispatching an aircraft with multiple MEL items inoperative, it must be assured that any interface or interrelationship between inoperative items will not result in a degradation in the level of safety and/or an undue increase in crew workload. It is particularly in this area of multiple discrepancies and especially discrepancies in related systems that good judgment, based on the circumstances of the case, including climatic and en-route conditions must be used.</p>	<p><b>3. КРИТЕРИИ ДЛЯ ВЫЛЕТА</b></p> <p>Решение Командира ВС о необходимости устранения дефекта или неисправности до начала полета всегда имеет приоритет над условиями MEL.</p> <p>Командир ВС может ужесточить требования вышеперечисленного минимума, всякий раз, когда по его мнению исправность какого-либо оборудования или системы важно для безопасности конкретного полета с учетом сложившихся определенных условий на данном периоде времени.</p> <p>В MELе не могут быть учтены сочетания различных одновременных неисправностей. Поэтому, прежде принятия решения о вылете самолета с несколькими неисправностями согласно MEL, необходимо убедиться, 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.</p> <p>В условиях наличия нескольких неисправностей и особенно при наличии неисправностей во взаимосвязанных системах, весьма важно принятия обоснованного решения о вылете ВС с учетом всех обстоятельств полета, включая климатические условия и условия пролегания маршрутов полета.</p>
<p><b>4. MAINTENANCE ACTION</b></p> <p>Every effort shall be made by Maintenance to correct all technical defects as early as practicable and that the aircraft be released from a maintenance station in fully operational condition. The Commander must be informed by Maintenance as soon as practicable, should it be impossible to rectify the inoperative item prior to departure.</p> <p>Whenever an aircraft is released by Maintenance for dispatch with items inoperative, the following is required:-</p> <p>The technical log book aboard the aircraft must contain a detailed description of the inoperative item(s), special advice to the flight crew, if necessary, and information about corrective action taken.</p> <p>When they are accessible to the crew in flight,</p>	<p><b>4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ</b></p> <p>Инженерная-техническая служба должна приложить все усилия для устранения неисправностей как можно в сжатые сроки и обеспечить вылет самолета с технической базы в полном исправном состоянии.</p> <p>Командир ВС должен быть информирован как можно раньше о случаях невозможности устранения дефектов до вылета.</p> <p>Всякий раз, когда самолет допускается Инженерно-технической службой к полету с неисправностями, необходимо выполнение следующих требований:</p> <p>- Технический бортовой журнал самолета должен содержать подробное описание неисправности, соответствующие рекомендации экипажу при необходимости,</p>

<p>the control(s), and/or indicator(s) related to inoperative unit(s) or component(s) must be clearly placarded. Note. To the extent practical, placards should be located adjacent to the control or indicator for the item affected: however, unless otherwise specified, placard wording and location should be determined by the operator.] If inadvertent operation could produce a hazard such equipment must be rendered inoperative (physically) as given in the appropriate Maintenance Procedure. The relevant Operational and Maintenance Procedures are contained in (Identify the particular Manual, Section, Chapter or Part etc. authorised by the appropriate Authority).</p>	<p>и принятые меры по устранению дефекта. - все доступные экипажу органы управления и индикации систем или компонентов, признанные неисправными для данного полета, должны снабжаться соответствующими пояснительными надписями/маркировками. Примечание: насколько практически применимо, пояснительные надписи/маркировки должны быть расположены в непосредственной близости с органами управления и индикации неисправного блока или системы, при этом, если иначе не определено, содержание надписей и их расположение должны быть определены Эксплуатантом ВС. - Если какие-либо случайные (небрежные) действия могут привести к возникновению опасности в полете, такое оборудование должно быть де-активировано (физически) согласно процедурам соответствующих руководств по техническому обслуживанию. Соответствующие Эксплуатационные и Технические процедуры содержатся в (Идентифицируйте Руководство, Секцию, Главу или Часть, и т. д. утвержденные уполномоченной организацией).</p>
<p><b>5. RECTIFICATION INTERVALS</b> Inoperative Items or components, deferred in accordance with the MEL, must be rectified at or prior to the rectification intervals established by the following letter designators given in the "Rectification interval Category" column of the MEL. <b>Category A</b> No standard interval is specified, however. Items in this category shall be rectified In accordance with the conditions stated in the Remarks [or Exceptions] column (5) of the MEL. Where a time period is specified [in calendar days] it shall start at 00:01 on the calendar day following the day of discovery. <b>Category B</b> Items in this category shall be rectified within three (3) consecutive calendar days, excluding the day of discovery. <b>Category C</b> items in this category shall be rectified within ten (10) consecutive calendar days, excluding</p>	<p><b>5. ИНТЕРВАЛЫ УСТРАНЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ</b> Неисправные блоки или компоненты, отложенные в соответствии с MEL, должны быть исправлены в или до интервалов устранения, указанных в MEL в колонке «Категория временного интервала» и имеющие следующие буквенные обозначения: <b>Категория А</b> Стандартный интервал для данной категории не определен. При этом все неисправности, относящиеся к компонентам в данной категории, должны быть устранены согласно указаний, приведенных в MEL в колонке «Примечания или Ограничения». Если указан период времени [в календарных днях], отсчет времени должен начаться в 00:01 в календарный день следующего дня обнаружения неисправности. <b>Категория В</b></p>

<p>the day of discovery. <b>Category D</b> items in this category shall be rectified within one hundred and twenty (120) consecutive calendar days, excluding the day of discovery.</p>	<p>Неисправности в этой категории должны быть устранены в течение трех (3) последовательных календарных дней, исключая день обнаружения неисправности. <b>Категория С</b> Неисправности в этой категории должны быть устранены в течение десяти (10) последовательных календарных дней, исключая день обнаружения неисправности. <b>Категория D</b> Неисправности в этой категории должны быть устранены в течение сто двадцати (120) последовательных календарных дней, исключая день обнаружения неисправности.</p>
<p><b>6. RECTIFICATION INTERVAL EXTENSIONS</b> Subject to the approval of the Authority, the operator may use a procedure for the extension of the applicable Rectification Intervals B, C and D, for the same duration as specified in the MEL</p>	<p><b>6. ПРОДЛЕНИЕ ИНТЕРВАЛА УСТРАНЕНИЯ</b> При условии одобрения уполномоченной организации Эксплуатант ВС может использовать процедуру продления применимых Интервалов устранения категории B, C и D, на то же самое время как определено в MEL</p>
<p><b>DEFINITIONS</b> For the purpose of this MEL the following definitions shall apply:- (a) "Visual Meteorological Conditions" (VMC) means the atmospheric environment is such that would allow a flight to proceed under the Visual Flight Rules applicable to the flight. This does not preclude operating under instrument Flight Rules. (b) "<b>Day</b> operation is any flight conducted from the point of take-off to landing between 30 minutes before sunrise and 30 minutes after sunset. (c) "Dash in columns 3 and 4 indicates a variable quantity. (d) "Icing Condition" - the atmospheric environment is such that ice can form on the aircraft or in the engine(s). (e) "Commencement of flight" - The point when an aircraft begins to move under its own power for the purpose of preparing for take off. [(f)] "Inoperative" means that equipment malfunctions to the extent that it does not accomplish its intended purpose or is not consistently functioning within its design</p>	<p><b>ОПРЕДЕЛЕНИЯ</b> В рамках данного MEL применяются следующие определения: (a) "Визуальные Метеорологические Условия" (VMC) – условия атмосферной окружающей среды, позволяющие пилотирование самолета по Визуальным Правилам Полета, применимых к данному полету. Это не препятствует пилотированию по Правилам Полета по приборам. (b) "Дневной полет - любой полет, проводимый от пункта взлета до посадки между 30 минутами до восхода солнца и спустя 30 минут после заката. (c) "Вертикальная черта в колонках 3 и 4 указывает на переменное количество. (d) "Условие обледенения" – условия атмосферной окружающей среды, при которых возможно формирование льда на самолете или в двигателе (ях). (e) "Начало полета" - пункт, когда самолет начинает перемещаться самостоятельно, используя собственные мощности с целью подготовки к взлету.</p>

<p>operating limits or tolerances. Some equipment has been designed to be fault tolerant and are monitored by computers which transmit fault messages to a centralised computer for the purpose of maintenance. The presence of this category of message does not mean that the [equipment] is inoperative. [(g)] "Combustible Material" is material which is capable of catching fire and burning.</p> <p><b>NOTE:</b> <i>This Is not an exhaustive list and operators should include in their MELs any definition which Is considered to be relevant.</i></p>	<p>(f) "Неисправный" - оборудование работает со сбоями до такой степени, что оно не достигает своей намеченной функции или не функционирует продолжительно в рамках его конструктивных эксплуатационных значений или допусков. Некоторые оборудования разработаны с уровнем надежности по отношению к определенным ошибкам и контролируются компьютерами, которые передают сообщения об ошибках в централизованный компьютер в целях проведения технического обслуживания. Наличие таких категории сообщений не означает, что данное оборудование неисправно. (g) "Горючий материал" - материал, способный к воспламенению и горению.</p> <p><b>ПРИМЕЧАНИЕ:</b> Это не исчерпывающий перечень, и Эксплуатанты ВС должны включать в MEL любые другие определения, которые сочтут приемлемыми.</p>
<p><b>CENTRALISED MESSAGE SYSTEMS (if appropriate)</b> This aircraft is equipped with a system (such as ECAM/ECAS) which provides different levels of systems information messages (Warning, Caution, Advisory, Status, Maintenance etc.). Any aircraft discrepancy message that affects dispatch will normally be at status message level or higher. Therefore, systems conditions that result only in a Maintenance Message are not normally addressed in the MEL as they, in themselves, do not prohibit dispatch of the aircraft. However, maintenance discrepancy messages, must be recorded and corrected in accordance with the approved maintenance programme.</p>	<p><b>СИСТЕМЫ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ОБМЕНА СООБЩЕНИЯМИ (Если применимо)</b> Данный самолет оборудован системами (такими как ECAM/ECAS), которые обеспечивают разные уровни сообщений информации о системах (Предупреждение, Предостережение, Рекомендации, Статус, Обслуживание и т. д.). Любое сообщение о несоответствиях самолета, которые могут повлиять на вылет, обычно будет иметь уровень сообщения о статусе(состоянии) или выше. Поэтому, состояние систем, имеющих сообщения по Обслуживанию, обычно не включаются в MEL, поскольку они не запрещают вылет самолета. При этом сообщения несоответствия по Обслуживания, должны быть зарегистрированы и устранены в соответствии с одобренной программой обслуживания.</p>
<p><b>OPERATION OUTSIDE (THE SCOPE OF) THE MEL</b> Those operators which are authorised by the appropriate Authority to operate outside the conditions of the MEL should set out (in the MEL Preamble) the arrangements and procedures for such operations as agreed with</p>	<p><b>ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВС ОПЕРАЦИЯ ВНЕ ПРЕДЕЛОВ MEL</b> Эксплуатанты ВС, одобренные уполномоченной организацией эксплуатировать ВС вне пределов, установленных в MEL, должны изложить (в Преамбуле MEL) условия и процедуры</p>

the Authority.

такой эксплуатации, утвержденные  
уполномоченной организацией.

**ПРОВЕРОЧНЫЙ ЛИСТ**  
**по оценке Перечня минимального оборудования (MEL)**

Эксплуатант/Владелец:	
Обозначение документа:	
Статус ревизий:	

Элемент документа	Статус соответствия * (√, X)	Примечание
<b>В области летной годности</b>		
1. MEL основан на MMEL, утвержденном государством разработчика для данного типа ВС, последнего выпуска/ревизии - указать номер и дату выпуска/ревизии MMEL в колонке "Примечание". <i>Пункты 67-68 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
2. MEL учитывает специфическое оборудование ВС (RVSM, RNP/RNAV, ETOPS, MNPS, LVO), конфигурацию ВС. <i>Подпункт 7) пункта 543, пункт 547, подпункт 1) пункта 1466 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
3. MEL учитывает специфические требования АО «Авиационная администрация Казахстана» к оборудованию ВС. <i>Параграф 17 главы 10 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
4. MEL не противоречит никакой Директиве по летной годности или другому обязательному документу, выпущенному государством разработчика данного типа ВС или АО «Авиационная администрация Казахстана». <i>Пункт 49 Сертификационных требования к эксплуатантам гражданских воздушных судов (приказ № 153)</i>		
5. MEL не менее ограничен чем MMEL. <i>Пункты 67-68 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
6. Общая часть содержит все необходимые положения. <i>Пункт 69 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
7. Процедура по продлению интервалов устранения приемлема и не противоречит MMEL. <i>Пункты 67-68 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
8. Процедуры по техническому обслуживанию (maintenance)		



procedures) представлены и отвечают соответствующим процедурам, указанным в MMEL. <i>Подпункт 5) пункта 69 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
9. MEL утвержден ответственным лицом эксплуатанта/владельца. <i>Пункт 66 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
10. Указаны ли в MEL интервалы по устранению замечаний. <i>Подпункт 3) пункта 69 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
<b>В области летной эксплуатации</b>		
1. Перечень минимального оборудования (MEL) учитывает какое оборудование необходимо для безопасной эксплуатации при выполнении полетов по специальным правилам или требованиям (RVSM, RNP / RNAV, LVO, EDTO, MNPS). <i>Пункты 64-77 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
2. Эксплуатант гарантирует что не будет использовать ВС с неработающим оборудованием, которое не определено в Перечень минимального оборудования (MEL). <i>Пункт 829 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
3. Эксплуатант определил в Перечне минимального оборудования (MEL) летные процедуры, которые должны быть выполнены до отправления при выполнении полета. <i>Пункт 829 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
4. Эксплуатант определил приоритет командира ВС при принятии решения при отправке с неработающим оборудованием над Перечнем минимального оборудования (MEL). <i>Пункты 73-259 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
5. Эксплуатант определил и опубликовал таблицы со списком оборудования, которое необходимо для выполнения полетов в специальных условиях (CATII / III, RNP / RNAV, EDTO (ETOPS), MNPS). <i>Параграф 2 главы 2, пункт 1473, приложения 10, 17, 19, 22 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
6. Эксплуатант определил и опубликовал правила пользования Перечнем минимального оборудования (MEL). <i>Пункт 69 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
7. Эксплуатант разработал и опубликовал операционные процедуры при выполнении полетов с соответствующими навигационными характеристиками (RNP) (RNAV):		

1) перед вылетом ВС; 2) во время вылета ВС; 3) во время прилета ВС. <i>Пункт 903, приложения 19 и 20 Правил производства полетов в ГА РК (приказ № 509)</i>		
--	--	--

Данный Перечень минимального оборудования (MEL) отвечает/не отвечает требованиям Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509. Замечания, чьи номера указаны в колонке "Примечание" расписаны на следующей странице и в "Инспекторском предписании" от .....

Должность инспектора	ДЛГ	ДЛЭ
Ф.И.О. проверяющего инспектора		
дата проверки		
Подпись		

\* "√" - означает, что соответствующий элемент MEL отвечает требованиям  
"X" - означает, что соответствующий элемент MEL не отвечает требованиям. В таком случае в колонке "Примечание" указываются номера выдвинутых замечаний.

**Minimum Equipment List (MEL) assessment Check List**

Operator/ Owner:	
Document reference number:	
Revision status:	

MEL element	Compliance Status * (√, X)	Remarks
<b>Airworthiness</b>		
1. MEL is based on the latest revision of MMEL approved by the state of design for this type of aircraft, - indicate the number and date of issue/revision of the MMEL in the “Remarks” column. <i>Paragraph 67-68 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
2. MEL takes into account specific aircraft equipment (RVSM, RNP/RNAV, ETOPS, MNPS, LVO), aircraft configuration. <i>Subparagraph 7) of paragraph 543, paragraph 547, subparagraph 1) of paragraph 1466 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
3. MEL takes into account the specific requirements of Aviation Administration of Kazakhstan JSC for aircraft equipment. <i>Section 17 of Chapter 10 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
4. MEL does not contradict any Airworthiness Directive or other mandatory document issued by the state of design of this aircraft type or the Aviation Administration of Kazakhstan JSC. <i>Paragraph 49 of the Certification Requirements for Civil Aircraft Operators (Order No. 153)</i>		
5. MEL is no less restrictive than MMEL. <i>Paragraphs 67-68 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
6. The general part contains all the necessary provisions. <i>Paragraph 69 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
7. The procedure for extending the rectification intervals is acceptable and does not conflict with the MMEL. <i>Paragraphs 67-68 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
8. Maintenance procedures are presented and comply with the appropriate procedures specified in the MMEL. <i>Subparagraph 5) of paragraph 69 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
9. The MEL is approved by the operator/owner's responsible person. <i>Paragraph 66 of the Rules for Flight Operations in the Civil</i>		

<i>Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
10. Does the MEL indicate rectification intervals? <i>Subparagraph 3) of paragraph 69 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
<b>Flight operations</b>		
1. The Minimum Equipment List (MEL) takes into account what equipment is necessary for safe operation when performing flights under special approvals (RVSM, RNP / RNAV, LVO, EDTO, MNPS). <i>Paragraphs 64-77 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
2. The operator guarantees that he will not operate the aircraft with inoperative equipment that is not defined in the Minimum Equipment List (MEL). <i>Paragraph 829 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
3. The operator has specified in the Minimum Equipment List (MEL) the operation procedures that must be completed prior to departure for the flight. <i>Paragraph 829 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
4. The operator has determined the pilot-in-command's priority when making a decision when dispatching with inoperative equipment over the Minimum Equipment List (MEL). <i>Paragraphs 73-259 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
5. The operator has identified and published tables listing the equipment required to operate under special approvals (CATII/III, RNP/RNAV, EDTO (ETOPS), MNPS). <i>Section 2 of Chapter 2, paragraph 1473, appendices 10, 17, 19, 22 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
6. The operator has defined and published rules for the use of the Minimum Equipment List (MEL). <i>Paragraph 69 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		
7. The operator has developed and published operational procedures for operations with appropriate navigation performance (RNP) (RNAV): 1) before the aircraft takes off; 2) during aircraft departure; 3) during the arrival of the aircraft. <i>Paragraph 903, appendices 19 and 20 of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan (Order No. 509)</i>		

This Minimum Equipment List (MEL) meets/does not meet the requirements of the Rules for Flight Operations in the Civil Aviation of the Republic of Kazakhstan dated July 28, 2017 No. 509. Remarks whose numbers are indicated in the "Remarks" column are listed on the next page and in the "Inspector's Order" dated . .....

<b>Inspector's position</b>	<b>Airworthiness</b>	<b>Flight Operations</b>
<b>Inspector's name</b>		
<b>Date</b>		
<b>Signature</b>		

- \* "√" - means that the corresponding MEL element meets the requirements  
 "X" - means that the corresponding MEL element does not meet the requirements. In this case, the numbers of the comments made are indicated in the "Remarks" column..

Косымша / Приложение / Annex 3

**Отчет по замечаниям к Перечню Минимального оборудования**  
**Minimum Equipment List Findings Report**

*(являются неотъемлемой частью проверочного листа/ are an integral part of the checklist)*

Эксплуатант/ Operator: \_\_\_\_\_

MEL: \_\_\_\_\_ (указать номер ревизии/ indicate the revision number)

	Замечания / Finding	Статус / Status
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		

Инспектор ДЛГ/ Airworthiness inspector: \_\_\_\_\_

Инспектор ДЛЭ/ Flight Operations inspector: \_\_\_\_\_

Дата/ Date: .....