

Séminaire Exploitants/DSAC 2016

Guide MEL (ou LME)



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Sommaire

- § 5.3 – Matrice de traçabilité
- § 6.2.1 – Utilisation de la MMEL dans l'élaboration de la MEL
- § 6.2.2 – Adaptation à l'exploitation et prise en compte de la réglementation
- § 7.4 Elaboration de la MEL sans MMEL approuvée



§ 5.3 - Matrice de traçabilité

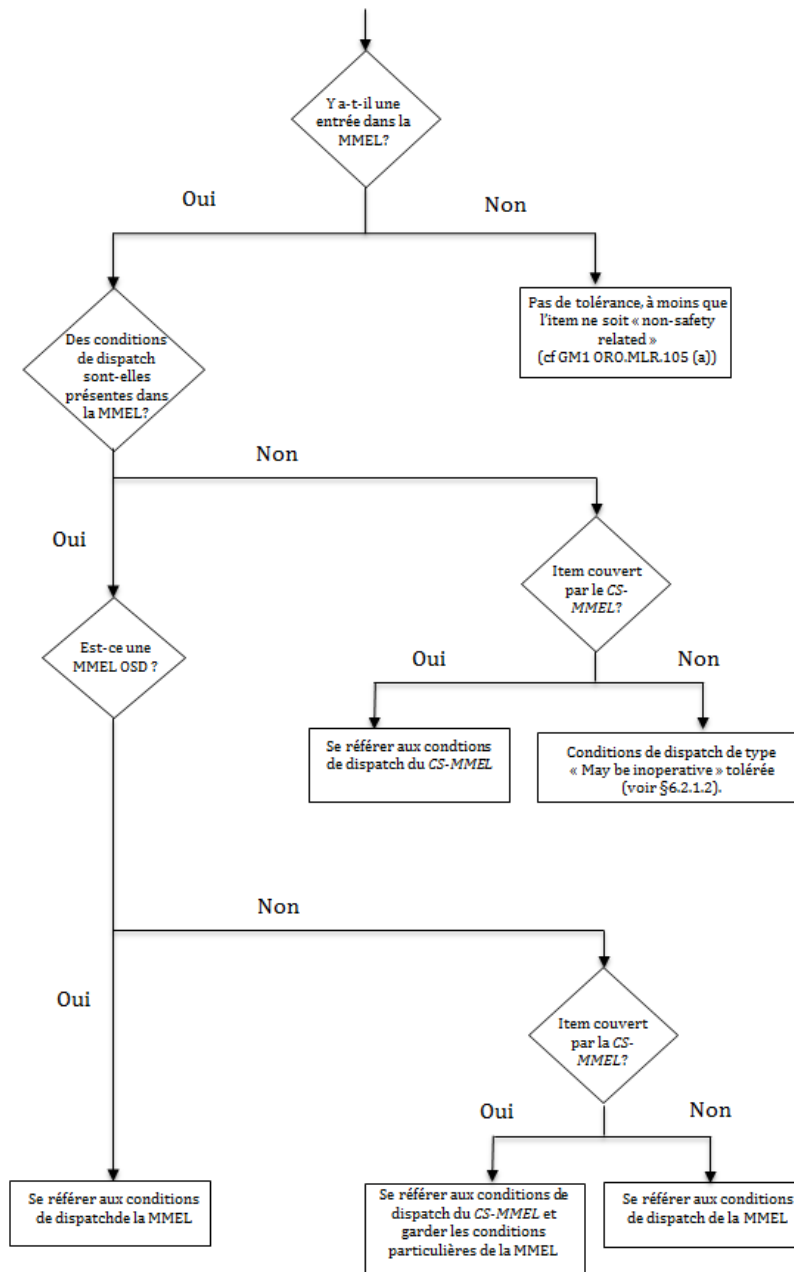
- Objectif principal:
 - Faciliter l’instruction du dossier

MATRICE DE TRACABILITÉ		
ITEMS	MODIFICATIONS	JUSTIFICATION
Item 1	XXX	XXX
Item 2	XXX	XXX

- Exemple de matrice pouvant être déclinée

§ 6.2.1 – Utilisation de la MMEL dans l'élaboration de la MEL

- Moyen de conformité à l'ORO.MLR.105 recommandé par la DSAC



§ 6.2.2 – Adaptation à l’exploitation et prise en compte de la réglementation

Pour un même item, plusieurs niveaux de tolérance peuvent être envisagés par la MMEL (ou CS-MMEL) avec des conditions de dispatch différentes. C’est pourquoi le premier travail d’adaptation consiste à **retenir les niveaux de tolérance adaptés à l’exploitation**.

Les MMEL pouvant couvrir différentes configurations avion, l’exploitant doit s’assurer que pour chaque item MEL le nombre d’équipements installés correspondant à la configuration de ses aéronefs est renseigné.

Il convient de prendre en compte les différentes réglementations applicables à l’exploitant, notamment :

- l’AIROPS et particulièrement les approbations liées à la **Part-SPA** (pour le cas SPA-PBN voir le Guide PBN en annexe 1),
- les exigences « **Espace aérien** » (cf. règlement interopérabilité Européen, doc **7030 de l’OACI**,..).

Enfin la MEL peut intégrer des contraintes d’exploitation mais elle ne peut être moins restrictive que la MMEL (ou CS-MMEL, si applicable).

Des exemples sont donnés en annexe 2.

§ 7.4 Elaboration de la MEL sans MMEL approuvée

Certains aéronefs ne possèdent pas de MMEL développée et approuvée par une autorité de certification. Un exploitant peut néanmoins élaborer sa MEL sur la base de Spécifications de Certifications (CS) dans les conditions décrites ci-après :

- pour un avion ou un hélicoptère non-complexe, l'exploitant pourra s'appuyer sur respectivement le **CS-GEN-MMEL** ou le **SC-CS-GEN-MMEL(H)** et l'adapter selon la méthode décrite au **§ 6.2.2**. A l'exception de la MMEL, la composition du dossier (§ 5) reste identique.
- pour un aéronef complexe, l'exploitant pourra s'appuyer sur le CS-MMEL et les experts de DSAC/NO seront sollicités.

Merci pour votre attention.
Des questions ?



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer