

1 Introducción

Esta lista de Equipo Mínimo (MEL) está basada en la {incluir los datos de la [{MMEL/ CS GEN/ CS MMEL} referentes a estado de revisión, autoridad que la ha aprobado, fecha de aprobación]

Esta MEL se establece en base a los requisitos establecidos en los apartados ORO.MLR.105, Lista de equipo mínimo, y SPO.IDE.A.105, Equipo mínimo para el vuelo, del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Esta MEL forma parte del Manual de operaciones requerido por el apartado ORO.MLR.100, Manual de operaciones-Generalidades, del Reglamento 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, y por tanto no contravendrá las condiciones previstas en el mismo, en la autorización SPO o la declaración y la lista de aprobaciones específicas, según el caso.

A la hora de su elaboración se ha tomado en consideración el equipo particular de la aeronave, configuración, condiciones operativas, y rutas a volar de la compañía [incluir el nombre de su compañía], en particular:

[Solo se realizarán operaciones VFR [diurnas]] [Solo se realizarán operaciones con un solo piloto]

No se realizan operaciones en condiciones de formación de hielo previstas o reales. [No se realizarán vuelos prolongados sobre el agua]

[Altitud de operación limitada a [incluir]]

[Incluir cualquier información relevante que hay tenido que ser tenida en cuenta a la hora de elaborar/ particularizar la MEL]

2 Propósito y limitaciones

La MEL contiene elementos (ítems) relacionados con la aeronavegabilidad y/o requeridos por la normativa de operaciones, que pueden estar inoperativos en tanto se siga manteniendo un nivel de seguridad aceptable. De cara a mantener un nivel de seguridad aceptable la MEL establece limitaciones en la duración de la operación con ítems inoperativos y condiciones para la operación con los mismos inoperativos.

Equipos que son obviamente básicos para la aeronavegabilidad de la aeronave tales como alas, timones, flaps, motores, tren de aterrizaje etc., no aparecen en la MEL y deberán estar operativos para todos los vuelos.

A no ser que se autorice específicamente, un ítem inoperativo no puede ser retirado de la aeronave.

3 Utilización

Esta MEL no se desviará de ninguna Directiva de Aeronavegabilidad o de cualquier otro requisito obligatorio y no será en ningún caso menos restrictiva que la MMEL de referencia.

Es importante reseñar que:

TODOS LOS ELEMENTOS QUE ESTÉN RELACIONADOS CON LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE Y/O CON LAS NORMAS DE OPERACIONES Y NO ESTEN INCLUIDOS EN LA MEL SE REQUIERE AUTOMATICAMENTE QUE ESTÉN OPERATIVOS.

Es la finalidad de esta MEL el permitir operaciones con ítems de equipos inoperativos por un periodo de tiempo limitado hasta que la rectificación pueda ser realizada.

Las rectificaciones habrán de realizarse en la primera oportunidad posible.

Cuando se descubra que un ítem está inoperativo, se deberá reportar mediante la correspondiente entrada en el sistema de registro de la aeronavegabilidad continuada / registro técnico del operador, según sea aplicable. Tras una adecuada identificación del fallo, el ítem deberá o bien ser corregido o bien ser diferido de acuerdo a la MEL.

Las condiciones recogidas en la MEL no eximen a [incluir el nombre del operador] de determinar que la aeronave se encuentre en condiciones de operar de manera segura con ítems inoperativos.

Antes de operar con ítems inoperativos se deberá haber informado a la tripulación de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad continuada.

Las provisiones de esta MEL son aplicables hasta que la aeronave comience el vuelo.

[Aquí se ha de incluir la política del operador en relación con los fallos que ocurran entre el comienzo del vuelo y el comienzo de la carrera de despegue. Lo que se recoge en el siguiente párrafo es un texto estándar que representa un mínimo aceptable]

[Cualquier decisión de continuar un vuelo después de un fallo o no funcionamiento que se haga evidente **entre el comienzo del vuelo y el comienzo de la carrera de despegue**, deberá ser evaluada según el buen juicio del piloto al mando. El piloto al mando puede continuar haciendo referencia y usar la MEL si lo encuentra apropiado, prevaleciendo no obstante lo expuesto en el Manual de Vuelo de la aeronave].

4 Múltiples ítems operativos

La MEL no puede tener en consideración todos los casos de fallos múltiples de funcionamiento. Por tanto, antes del despacho de la aeronave con múltiple ítems inoperativos, deberá asegurarse que cualquier interrelación entre ítems inoperativos no resultará en una degradación en el nivel de seguridad ni/o en un indebido incremento en la carga de trabajo de la tripulación.

5 Intervalos de corrección

Los ítems diferidos de acuerdo a la MEL deberán ser corregidos de acuerdo a la categoría del correspondiente intervalo de corrección.

5.1 Categorías de intervalos de corrección

- Categoría A:

No se especifica un intervalo estándar para su corrección, sin embargo, los ítems en esta categoría deberán ser corregidos de acuerdo con las condiciones estipuladas en la MEL.

Cuando se especifique un período de tiempo en días de calendario, éste empezará a las 00:01 del día de calendario posterior al día del hallazgo.

- Categoría B:

Los ítems en esta categoría deberán ser corregidos dentro de los tres días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo.

- Categoría C:

Los ítems en esta categoría deberán ser corregidos dentro de los diez días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo

- Categoría D:

Los ítems en esta categoría deberán ser corregidos dentro de los ciento veinte días de calendario consecutivos, excluyendo el día del hallazgo.

6 Definiciones

Intervalo de corrección: Una limitación de la duración de las operaciones con equipos inoperativos.

(M): Este símbolo indica el requisito de que un procedimiento de mantenimiento específico debe ser cumplimentado antes de la operación con el ítem asociado inoperativo. Normalmente estos procedimientos se realizarán por personal de mantenimiento; sin embargo, otro personal puede estar cualificado y autorizado para realizar ciertas funciones. La realización satisfactoria de todos los procedimientos, independientemente de quien los realice, es responsabilidad de [incluir el nombre del operador]

[Incluir dónde están recogidos los textos de los procedimientos (M)]

Nota: Para que un miembro de la tripulación de vuelo (piloto) pueda realizar ciertas funciones, habrá de contar con “una autorización de certificación limitada”, de acuerdo a lo dispuesto en los apartados M.A.606 h) 1) y 2) / 145.A.30 J) 3. y 4. Reglamento (UE) Nº 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

(O): Este símbolo indica el requisito de que un procedimiento operativo debe ser cumplimentado al planificar y/u opera con el ítem asociado inoperativo Normalmente estos procedimientos serán realizados por la tripulación de vuelo, sin embargo, otro personal puede estar cualificado y autorizado para realizar ciertas funciones. La realización satisfactoria de todos los procedimientos, independientemente de quien los realice, es responsabilidad de [incluir el nombre del operador]

[Incluir dónde están recogidos los textos de los procedimientos (O)]

Columna “Remarks or exceptions”: En esta columna se incluye la prohibición prohibiendo o el permiso de la operación con un número específico de ítems inoperativos, condiciones y limitaciones a cumplir, notas, y símbolos (M) y (O), según sea aplicable.

Comienzo el vuelo: Momento a partir del cual una aeronave comienza a moverse con su propia potencia con el propósito de prepararse para el despegue.

Condiciones de formación de hielo: Significa un entorno atmosférico que puede causar la formación de hielo en la aeronave o en los motores tal como se define en el Manual de Vuelo.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual;

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados;

Considerado inoperativo: Utilizado en las condiciones de despacho significa que el ítem debe de ser tratado para el propósito del despacho, taxi y vuelo como si estuviese inoperativo. El ítem no deberá usarse u operarse hasta que el defecto original haya sido reparado. Acciones adicionales incluyen: documentar el ítem en la puesta en servicio (si fuera aplicable), rotularlo y cumplir con las condiciones de despacho (columna Remarks and exceptions) de la MEL, incluyendo cualquier procedimiento (M) y/u (O) asociado y cumplir con el intervalo de corrección.

Día del Calendario: Es el período de 24 horas desde la media noche hasta la media noche siguiente, basado en [AQUÍ SE HA DE INDICAR LA ELECCIÓN ELEGIDA POR EL OPERADOR , tiempo UTC o local]

Día del hallazgo: Día de calendario en el que un fallo de funcionamiento fue registrado en el registro de mantenimiento / diario de a bordo de la aeronave.

Humedad visible: Significa un entorno atmosférico conteniendo agua en cualquier forma que puedas verse con luz natural o artificial, como por ejemplo, nubes, niebla, bruma, lluvia, nieve fundente, granizo o nieve.

IFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

IMC: Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Inoperativo: Significa que el equipo no cumple su cometido definido o bien no está funcionando dentro de los límites o tolerancias de su diseño

Ítem: Significa componente, instrumento, equipo, sistema o función.

Luz diurna (daylight): Corresponde al período comprendido entre el comienzo del crepúsculo civil matutino y el fin del crepúsculo civil vespertino relevante para la autoridad local de espacio aéreo, u otro período si así es prescrito por la autoridad apropiada.

Manual de Vuelo (AFM): Es el documento requerido para la certificación de tipo.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino; termina el crepúsculo civil vespertino cuando el centro del disco solar está 6 grados por debajo del horizonte y comienza el crepúsculo civil matutino cuando el centro del disco solar está 6 grados por debajo del horizonte.

Número instalado: Es el número de ítems instalados en la aeronave.

Número requerido para el despacho: Es el número mínimo (cantidad) de ítems requeridos para la operación si se cumplen las condiciones especificadas.

Piloto al mando: El piloto designado para estar al mando y encargarse de la realización segura del vuelo.

Rotulado: Todo ítem inoperativo deberá ser rotulado, según se aplicable, para informar y recordar a los miembros de la tripulación y al personal de mantenimiento de la condición del ítem. El rotulado no libera a [incluir el nombre del operador] de la obligación de incluir la correspondiente entrada indicando que el ítem está inoperativo en el documento de registro apropiado.

Ruta de vuelo prevista: Corresponde a cualquier punto de la ruta, incluyendo diversiones para alcanzar los aeródromos alternativos que deban seleccionarse de acuerdo a las normas de operaciones.

VFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.

VMC: El símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Vuelo IFR: Un vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo VFR: Un vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo: Para el propósito de esta MEL significa el período de tiempo entre el momento en el cual la aeronave comienza a moverse con sus propios medios con el propósito de prepararse para el despegue, hasta el momento en que la aeronave se detiene por completo en su área de aparcamiento después el primer aterrizaje.

[En caso de considerar necesario incluir definiciones adicionales, se deberá facilitar el origen de las mismas para facilitar la evaluación de las mismas]

Madrid a 22 de marzo de 2016