



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



MEL OPERACIONES NCC

MEL EN BLANCO vs TODO OPERATIVO

Ignacio Delicado Sainz
Jefe de Servicio MEL
Madrid, 17 octubre 2024

1. Obligatoriedad
2. MEL en blanco
3. MEL todo operativo



1. Obligatoriedad

▪R965/2012 ORO.GEN.005 Ámbito de aplicación de la parte ORO

- (a) commercial air transport operations
- (b) commercial specialised operations
- (c) non-commercial operations with complex motor-powered aircraft
- (d) non-commercial specialised operations with complex motor-powered aircraft

En ORO.MLR.105 se establece la OBLIGATORIEDAD de tener MEL y que ésta sea APROBADA por la autoridad, por lo tanto, todos los operadores sujetos al R965/2012 parte ORO deben tener MEL aprobada por AESA para operar.

Transporte Aéreo Comercial CAT

Operación especializada SPO Comercial

SPO no comercial con ave compleja

Operación no comercial con aeronave compleja NCC

OBLIGATORIO

DEBEN APROBARSE



2. MEL en blanco

En verano de 2016 se produce el cambio normativo por el que las operaciones NCC pasan a regirse por el R965/2012 y, como hemos visto, disponer de aprobación MEL pasa a ser un requisito obligatorio para poder presentar la Declaración NCC y poder operar.

Para aquellos operadores que necesitaban urgentemente la aprobación MEL para poder presentar la Declaración, se estableció un modelo de documento MEL que cumplía con los requisitos básicos de la norma y cuya tramitación era extremadamente rápida, dado que no contemplaba alivio alguno para el despacho:

Propósito y limitaciones.

Se ha optado por no incluir en esta MEL condiciones de despacho para ningún ítem. Por tanto:

TODOS LOS ELEMENTOS QUE ESTÉN RELACIONADOS CON LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE Y/O CON LAS NORMAS DE OPERACIONES SE REQUIERE AUTOMATICAMENTE QUE ESTÉN OPERATIVOS.

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



Lista de elementos (items)

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Procedimientos operativos

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Procedimientos de mantenimiento

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



3. MEL todo operativo

El principal problema del formato MEL en blanco, más allá de no permitir alivio alguno al despacho, era que la tripulación de vuelo no tenía información concreta de qué ítems afectaban a la operación o aeronavegabilidad, por lo que se corría el riesgo de despachar de forma incorrecta incumpliendo la norma y afectando a la seguridad de la operación.

Por este motivo se modificó el formato MEL en blanco por el formato MEL todo operativo, disponible en la sede electronica de AESA. Este formato sigue sin contemplar alivio alguno al despacho, pero la diferencia esencial respecto a la MEL en blanco es que el documento dispone de todas las entradas contempladas en su MMEL de referencia y que apliquen a la aeronave de forma explícita con condición de NO GO.

[Aprobación de listas de equipo mínimo \(MEL\)](#)



1. ITEM			4. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH			5. REMARKS OR EXCEPTIONS
21 – AIR CONDITIONING						
21-31-01(D)	OUTFLOW VALVE BK UP MODE (D) -OR-	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-31-01(E)	MODE SEL - MAN MODE (E)	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-31-04-01	CABIN PRESS indication – ALT	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-31-04-02	CABIN PRESS Indication - RATE	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-31-04-03	CABIN PRESS indication – Pressure	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-31-05	Ditch function	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-33-01	Automatic Landing ELEV Display	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL
21-34-01 21-34-01A	Safety Valve (SFV) Safety Valve (SFV) (A)	-	2	2	2	No-Go. ATR72: ALL
21-34-01B	-OR- Safety Valve (SFV) (B)	-	2	2	2	No-Go. ATR72: ALL
21-35-01	DUMP function	-	1	1	1	No-Go. ATR72: ALL



Gracias por su atención

