



UTN  HAEDO

Gestión Aero comercial.

Operaciones de Ingeniería y Mantenimiento.

Contenidos

1. Programas de mantenimiento. Clase 1
2. Planificación del cumplimiento. Clase 1
3. Ingeniería de mantenimiento. Clase 2
4. **Mantenimiento mayor, menor y de línea. Clase 3**

4. MANTENIMIENTO MAYOR, MENOR Y DE LINEA.

Mantenimiento mayor:

Puede ser en intervalos de tiempo calendario o por actividad (FH/FC).

- Inspecciones en block (Ej. 1C, 2C, 3C, 4C).
- Inspecciones estructurales, programa de control de corrosión CPCP, daños por fatiga, SSI (Structural Significant Items).
- Inspecciones fuera de fase.
- Inspecciones zonales.

En Mantenimiento Mayor habitualmente se realizan las inspecciones que se denominan como “Chequeos C” e Inspecciones Estructurales. Estas son tareas que, por su complejidad, requieren un gran nivel de desarme, las cuales habitualmente vienen en agrupadas en bloques (Block Task Card’s) lo cual implica una parada de mantenimiento prolongada.

Junto con estos paquetes de trabajo, habitualmente también se programan tareas fuera de fase, Órdenes de Ingeniería y cambios de elementos que requieren el desmonte de accesos y no sería posible programar en paradas cortas de mantenimiento. Todas estas tareas se realizan en el hangar.

El proceso de Mantenimiento Mayor puede resumirse en general en las siguientes etapas:

- Ingreso del avión
- Limpieza general externa e interna
- Apertura de accesos necesarios en función de las tareas a realizar
- Inspecciones y apertura de No Conformidades (Trabajos no rutina)
- Tratamiento de las No Conformidades
- Cierre de accesos
- Pruebas
- Vuelo de prueba
- Retorno al servicio

Clasificación de tareas **Rutina y No rutina:**

Los trabajos de Rutina son todos los trabajos programados por el departamento de Planificación y que conforman el paquete de trabajo. Estos trabajos, al ser programados con anticipación, nos permite contar con tiempo suficiente para planificar el cumplimiento de las tareas, así como también adquirir materiales y asegurar la disponibilidad de herramientas y mano de obra.

Los trabajos No Rutina son los trabajos adicionales que surgen con motivo de las inspecciones efectuadas. Estos trabajos al no estar previamente planificados requieren de un esfuerzo adicional de la organización para poder adquirir materiales y disponer de las herramientas y mano de obra, dentro de los tiempos estipulados de parada del avión (TAT)

La cantidad de HH de No Rutina en ocasiones puede ser similar a la cantidad de HH de trabajos Rutina

Sectores involucrados:

Control de Producción: Es quien realiza la cotización de los paquetes de trabajo, realiza el Gantt del chequeo y hace un seguimiento minucioso del cumplimiento de los trabajos, de la disponibilidad de los materiales requeridos y realiza la coordinación entre los distintos sectores involucrados en las tareas de mantenimiento.

Producción: Es el personal técnico que ejecuta las tareas, los cuales involucran a los Mecánicos de Mantenimiento y a los Inspectores de aviones

Talleres de soporte a la producción: Estructuras, Pintura, Interior de Cabina, Taller de Materiales Compuestos.

Ingeniería de Mantenimiento: Es quien da soporte para el tratamiento de los desvíos surgidos durante el cumplimiento de las tareas de mantenimiento.

Compras aeronáuticas: Deben proporcionar una rápida respuesta para minimizar las demoras por la necesidad de materiales, especialmente los asociados a los trabajos No Rutina.

Algunas tareas de mantenimiento, en función de su criticidad para la aeronavegabilidad, son clasificadas como **Ítems de Inspección Requerida**, y esto implica que el trabajo debe ser además **supervisado por un Inspector de aviones**. Estas tareas están definidas en un documento que elabora la Gerencia de Calidad y aprueba la autoridad aeronáutica.

Otros trabajos típicos que se cumplen en Mantenimiento Mayor:

- Cambio de motores
- Cambio de trenes de aterrizaje
- Desmonte de superficies de vuelo
- Reparaciones estructurales
- Reacondicionamiento del interior de la cabina de pasajeros
- Modificaciones (Cumplimiento de SB's)
- Pesaje de aeronaves

Eficiencia en los procesos de mantenimiento:

Como en todos los procesos productivos, la eficiencia se basa en el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles y minimizar los desperdicios tales como retrabajos, desperdicio de tiempo por movimientos innecesarios, falta de coordinación de tareas consecutivas, falta de materiales o herramientas en el momento necesario.

Para lograr esto es clave:

- Pre-planificación del paquete de trabajo
- Materiales y herramientas en el momento justo
- Minimizar el desplazamiento del personal de mantenimiento
- Provisión de medios de elevación acordes para simplificar el acceso a las zonas de trabajo
- Correcta planificación de tareas (Gantt) para maximizar la mano de obra disponible
- Mejora continua, registro de lecciones aprendidas.

4. Mantenimiento mayor, menor y de línea



MANTENIMIENTO MENOR

Mantenimiento Menor realiza el cumplimiento de inspecciones menores (Chequeos A, Chequeos intermedios) que son parte del Programa de Mantenimiento de las aeronaves.

Habitualmente junto con el cumplimiento de estos chequeos, pueden también cumplir con Órdenes de Ingeniería, Tarjetas de inspección Fuera de Fase, cierre de novedades surgidas durante la operación o cierre de diferidos.

Son paradas cortas de mantenimiento, de una duración de 6 u 8 horas, que habitualmente se programan en los momentos que el avión no opera. Para la flota de Narrow Body el momento conveniente es durante la noche, ya que la mayoría de los vuelos de cabotaje y regionales se programan en horario diurno. En el caso de la flota Wide Body, la mayor parte de los vuelos se programan en el horario nocturno, por lo que durante el día es la mejor oportunidad para cumplir con estas tareas.

Es muy importante que estos trabajos se cumplan en el tiempo planificado, ya que cualquier demora podría impactar directamente en la programación de vuelos. Para lograr este objetivo es clave que los paquetes de trabajo sean estandarizados, de forma que el personal conozca de antemano los mismos y facilite el aprovisionamiento de materiales y herramientas necesarias.

Trabajos típicos que se cumplen en Mantenimiento Menor:

- Inspecciones generales visuales con bajo nivel de acceso
- Lubricación de trenes y superficies de comando
- Servicio de parantes de trenes de aterrizaje
- Servicios de los sistemas hidráulicos
- Servicio de aceite en componentes de motores y APU
- Cambios de filtros
- Inspección de equipamiento de emergencia
- Verificación de presión de los acumuladores del sistema hidráulico
- Pruebas operacionales
- Actualización de bases de datos

MANTENIMIENTO DE LINEA

Su tarea principal es asegurar el correcto estado del avión **previo al despacho** y mantener altos estándares de seguridad y eficiencia para asegurar el **TAT en tierra del avión**.

- Despacho del avión
- Inspecciones diarias y tránsito
- Reposición de fluidos
- Cambio de ruedas y conjuntos de frenos
- Resolución de fallas post vuelo (troubleshooting)
- Tratamiento de novedades del RTV y RNC
- Tratamiento de diferidos MEL / CDL (Minimum Equipment List / Configuration Deviation List)

Este trabajo se realiza tanto en las bases principales como en las escalas, donde en estas últimas la infraestructura es limitada y representa un desafío para ciertas tareas de mantenimiento.

A diferencia de Mantenimiento Mayor y Menor, los trabajos en Línea se cumplen en la plataforma comercial, por lo que se trabaja a la intemperie y en donde muchas posiciones pueden estar a una gran distancia del Módulo de mantenimiento, resultando en un desafío logístico para dar rápida respuesta ante problemas técnicos.

Los trabajos en Mantenimiento de Línea suelen ser a contra reloj, contando con poco tiempo entre vuelo y vuelo, por lo cual la rápida aislación de las fallas y la identificación del tratamiento correcto es clave para minimizar las demoras.

Ejemplo de Troubleshooting



EMBRAER 190 195

FAULT ISOLATION MANUAL

ADS PROBE 2 FAIL (Advisory).....	341 003 02
ADS PROBE 3 FAIL (Advisory).....	341 003 03
ADS PROBE 4 FAIL (Advisory).....	341 003 04
AFCS FAULT (Advisory).....	221 022 00
AFCS PANEL FAIL (Advisory).....	221 002 00
AFCS PANEL FAULT (Advisory).....	221 003 00
AILERON LH FAIL (Advisory).....	271 001 41
AILERON RH FAIL (Advisory).....	271 001 42
AMS CTRL FAIL (Caution).....	210 001 00
AMS CTRL FAULT (Advisory).....	210 002 00
<i>EFFECTIVITY: ON ACFT WITH AMS SOFTWARE UP TO BLACK LABEL 8.0</i>	
AOA LIMIT FAIL (Caution).....	270 003 00

Failure of Integrated pitot/static/AOA Sensor 3

A. General

(1) This task is for fault code:

FAULT CODE	FAULT DESCRIPTION
341 003 03	ADS PROBE 3 FAIL

(2) After completion of the troubleshooting, put the aircraft back to its initial configuration.

B. Fault Description

(1) The AIOP module sends a fault report to the CAS.

C. Probable Causes

(1) Failure of the INTEGRATED PITOT/STATIC/AOA SENSOR 3 (AIPC 34-13-01) (AMM MPP 34-13-01/400).

(2) Failure of the GENERIC I/O MODULE 3 (MAU 3 - MOD. 9/10) (AIPC 31-41-06) (AMM MPP 31-41-06/400).

(3) Failure of the P/S AOA 3 HEATER RELAY (K0016) (SWPM 20-32-02) (AIPC 30-31-02).

(4) Transitory condition of the AIR DATA SYSTEM (AMM SDS 34-15-00/1).

(5) Transitory condition of the AUTO FLIGHT CONTROL SYSTEM (AMM SDS 22-00-00/1).

(6) Defective FORWARD FUSELAGE SKIN.

(7) Defective AERODYNAMIC SEALING.

(8) Defective HARNESS (WM 34-13-51) (WM 34-13-52).

(9) Defective HARNESS (WM 30-31-50).

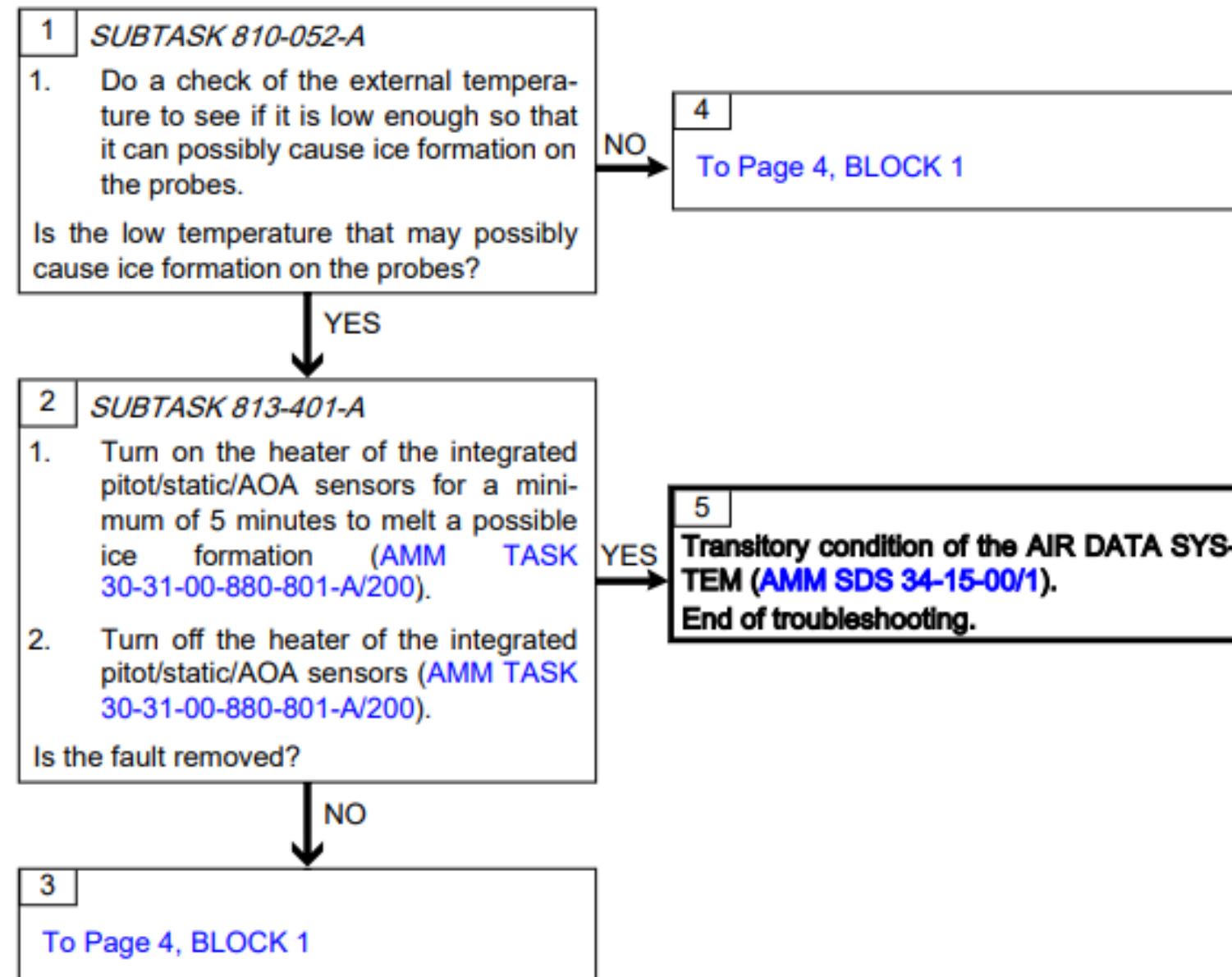


**EMBRAER 190
195**

**FAULT ISOLATION
MANUAL**

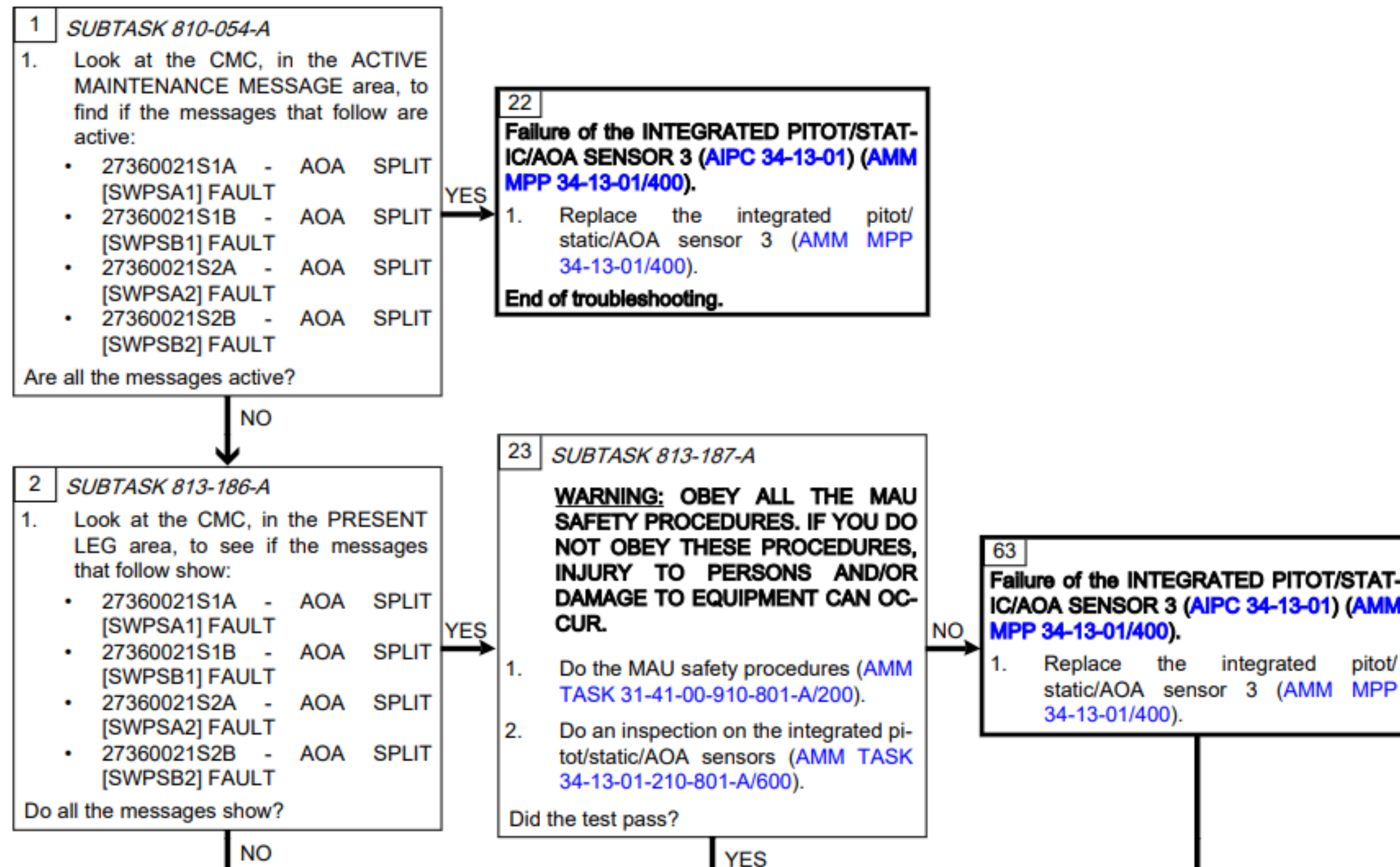
G. Fault Isolation Procedures

BLOCK DIAGRAM 1





BLOCK DIAGRAM 2



4. Mantenimiento mayor, menor y de línea

Ejemplo de RTV

RTV - Registro Técnico de Vuelo - Technical Logbook		Aerolíneas Argentinas		CN° 12345678
Datos del Vuelo / Flight Information LV: [] [] [] [] AR: [] [] [] [] NRO. VUELO/ FLIGHT NO. FECHA / DATE: [] [] [] [] [] [] ESCALA / STN: [] [] [] [] DESDE/ FROM: [] [] [] [] HACIA/ TO: [] [] [] []		Carga de Aceite / Oil Weight 1 0 1 2 3 4 5 OTRO/ OTHER 2 0 1 2 3 4 5 3 0 1 2 3 4 5 4 0 1 2 3 4 5 A.P.U. 0 1 2 3 4 5 OTRO/ OTHER		SELO/ STAMP K
Discrepancia / Discrepancy C		Acción tomada / Action Taken D		No Remover del Libro Do not remove from this book X
E		E		
Retorno al Servicio y/o Liberación de Mantenimiento / Release to Service and/or Maintenance Release ETOPS STATUS AIRBUS SI [] NO [] F		G		No Remover del Libro Do not remove from this book X
H		H		

- Ref A: Datos de vuelo
- Ref B: Carga de aceite
- Ref C: Discrepancia
- Ref D: Acción tomada
- Ref E: ATA /Status (Diferido o cerrado)
- Ref F: ETOPS Status
- Ref G: Registro cumplimiento de Inspecciones
- Ref H: Retorno al servicio
- Ref K: Sello de Campo aprobado (AMOS)

Ejemplo de MEL

21 - AIR CONDITIONING			
2. NUMBER INSTALLED		3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH	
1. REPAIR INTERVAL		4. REMARKS OR EXCEPTIONS	
ITEM			
01 Air Conditioning Packs			
01) All Passenger Configuration			
01)	C	2	1
		(O) One may be inoperative provided flight altitude remains at or below FL 250.	
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> DISPATCHER'S RESPONSIBILITIES Plan flight for a maximum altitude of FL 250. </div>	
06)	C	2	0
		(M)(O) Both may be inoperative provided: <ul style="list-style-type: none"> a) Flight is conducted in an unpressurized configuration, b) Recirculation fan(s) operates normally, c) Both E / E equipment cooling exhaust fans operate normally, and d) Verify the lower cargo compartments remain empty or contain only empty cargo handling equipment, ballast (ballast may be loaded in ULDs), and/or Fly Away Kits. e) Not Applicable. NOTE: Only non-flammable materials may be used as ballast and carried in Fly Away Kits.	
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> DISPATCHER'S RESPONSIBILITIES <ul style="list-style-type: none"> 1) Plan flight for a maximum altitude of FL 100. Consider that minimum IAS 290 kts is needed to ensure sufficient ventilation in the flight deck and cabin to prevent temperatures from increasing. 2) Advise Load Agent of cargo restrictions. </div>	

COLUMN 1: REPAIR INTERVAL

The inoperative systems or components must be repaired or its reparation deferred per MEL with the repair time limits established in this column by the following letter designators:

CATEGORY A: Items in this category shall be repaired within the interval of time specified in the Remarks column of this MEL. The day of discovery is excluded from calendar days or flight days specified in the MEL (see Flight Day, Calendar Day and Day of Discovery definitions).

CATEGORY B: Items in this category shall be repaired within three (3) consecutive calendar days (72 hours), excluding the day the malfunction was recorded in the aircraft RTV (Registro Técnico de Vuelo). For example, if it were recorded at 10 am on January 26th, the three day interval would begin at midnight of the 26th and end at midnight of the 29th.

CATEGORY C: Items in this category shall be repaired within ten (10) consecutive calendar days (240 hours), excluding the day that malfunction was recorded in the aircraft RTV (Registro Técnico de Vuelo). For example, if it were recorded at 10 a.m. on January 26th, the ten (10) day interval would begin at midnight the 26th and end at midnight of February 5th.

CATEGORY D: Items in this category shall be repaired within one hundred and twenty (120) consecutive calendar days (2880 hours), excluding the day the malfunction was recorded in the aircraft RTV (Registro Técnico de Vuelo)

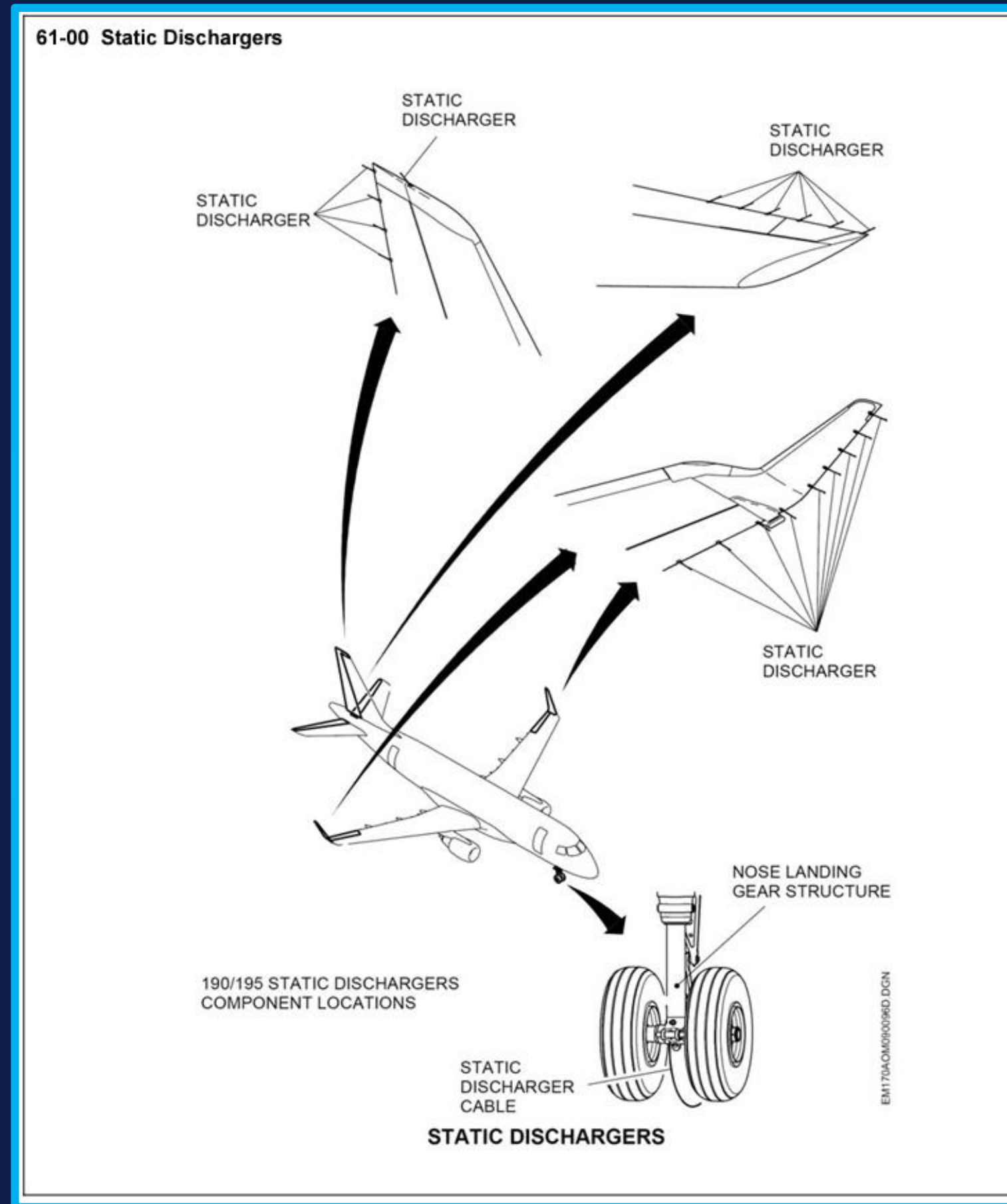
REPAIR INTERVAL EXTENSION

According to Operations Specifications Section D95, Aerolíneas Argentinas is authorized to extend the item repair time limit, for the same period or less than the one assigned by the MEL. If at the end of the extended period, the failure could not be solved, the affected aircraft must be left in AOG condition until the failure is solved. The complete procedure is detailed in ARSA Doc s. MNL-002 MPM and PR-214AR currents revision. This extension is registred on the RTV of the aircraft.

Ejemplo de CDL

23 - COMMUNICATIONS

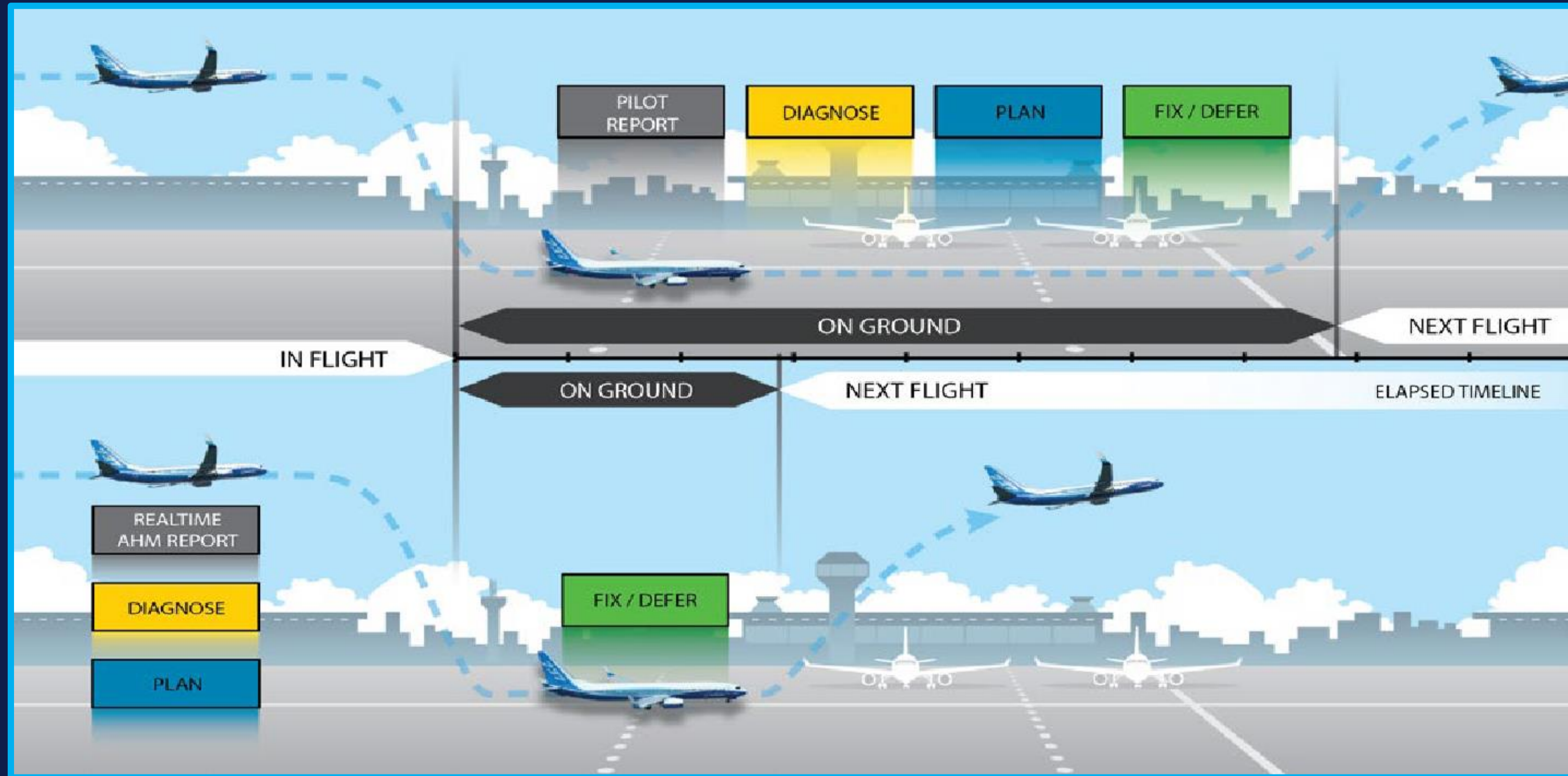
61-00	Static Dischargers	36	26	A maximum of 10 (ten) static dischargers may be missing with no penalty. At least the following dischargers are required to be installed: 1) 5 (five) on each winglet; 2) 2 (two) on each aileron; 3) 2 (two) on each elevator; 4) 2 (two) on each horizontal stabilizer, and 5) 4 (four) on rudder/vertical stabilizer. See figure below.
--------------	---------------------------	-----------	-----------	--



4. Mantenimiento mayor, menor y de línea

Fleet Health Monitoring System.

Se busca avanzar en una nueva filosofía de mantenimiento que priorice el pasaje de un modelo reactivo a uno proactivo aprovechando la información que las aeronaves ponen a disposición en tiempo real.



FHM. Cont.

Herramientas
Utilizadas



AHM for Boeing 737-MAX

Ahead Pro for Embraer E-190

Main Functions

Real time fault monitoring.

- *Fault diagnostic during flight.*
- *Real time troubleshooting.*

Users:

- MCC.
- Line Maintenance.

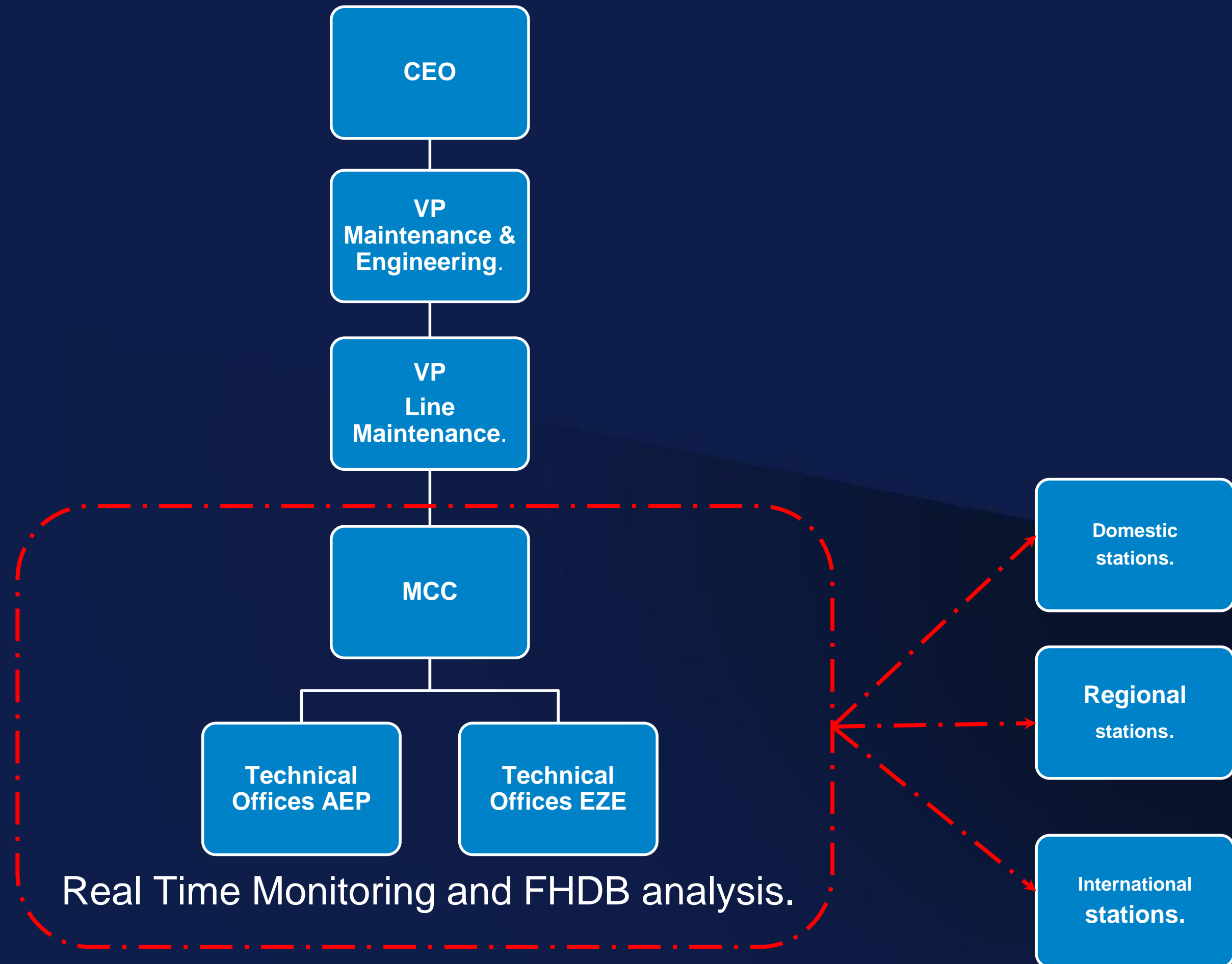
Data analysis and seted alerts.

- *Diagnostic for proactive maintenance.*
- *Systems monitored and parts removed to avoid unscheduled maintenance.*

Users:

- MCC.
- Line Maintenance.
- Engineering Department.
- Technical reliability.

FHM. Cont.
Estructura
Organizacional.



4. Mantenimiento mayor, menor y de línea

FHDB Data Analysis Flowchart.

Technical office personel download data every 48 hs.

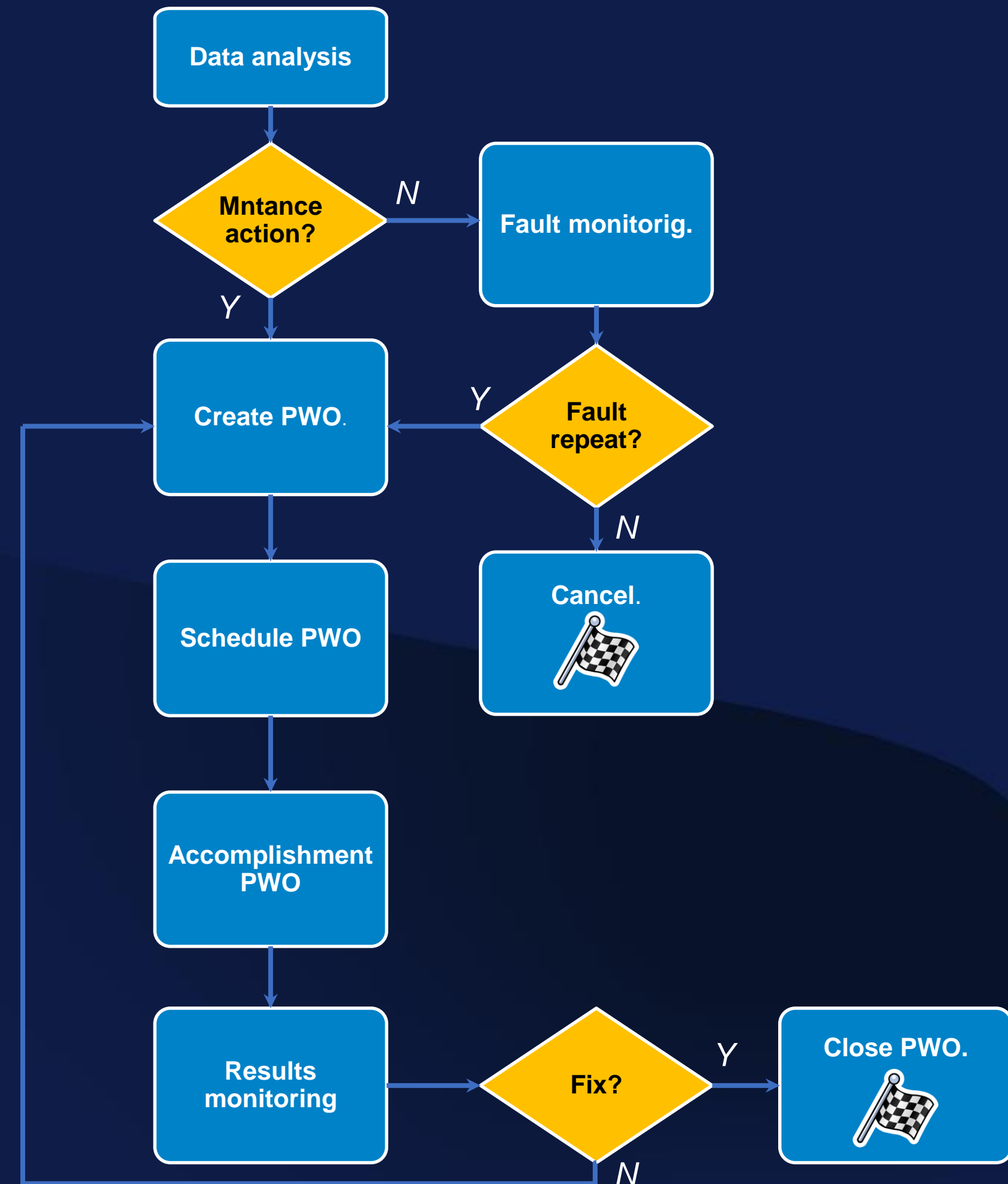
System degradation is alerted by PWO (Preventive Work Order).

Types of PWO:

- **TYPE 1** (Real fault high probability)
PWO must be accomplished before next flight. Possible AOG.
- **TYPE 2** (Real fault medium probability)
PWO must be accomplished before 72hs or next daily inspection.
- **TYPE 3** (Real fault low probability):
PWO must be accomplished before 15 days.

 *PWO results are analysed by technical offices personel and fault is monitored during 10 days.*

 *Systems data is used by engineering department to improve EOs interval accomplishment or MPM modifications.*



FHM. Cont.



“ PWOs Type 2 must be prioritized over the scheduled WOs in every maintenance opportunity ”

Results?



Dispatch reliability improvement.



Fleet availability improvement.



Operation cost reduction.

4. Mantenimiento mayor, menor y de línea

FHM. Cont.

The screenshot displays a software interface for aircraft maintenance. At the top, there are filter menus for 'Model', 'Fleet', 'Airplane', and 'Priority'. A search bar is also present. Below the filters, a table lists 12 aircraft, all of which are '737 MAX'. The table columns include 'Model', 'Flight', 'Dep.', 'Arriv.', 'ETA', 'Last Update', 'OOOI', and 'Reports'. To the right of the table is a timeline for 'Sep-25' with a current time of '10:03'. The timeline shows various events for each aircraft, such as 'RC', 'AEP', 'SSA', 'REL', 'SCL', 'AEP', 'PMY', 'BRC', 'AEP', 'CRD', 'SCL', 'AEP', 'GIG', 'AEP', 'POA', 'EZE', 'IGR', 'AEP', 'RGA', 'SLA', 'AEP', 'LIM', 'AEP', 'EP', 'BSB', 'AEP', and 'JUJ'. Two blue vertical bars highlight the 'Model' and 'Flight' columns in the table.

Model	Flight	Dep.	Arriv.	ETA	Last Update	OOOI	Reports
737 MAX	SSA	→ AEP	07:39	07:54	Sep 25	In 07:39	FS EF
737 MAX	SCL	→ AEP	04:27	04:38	Sep 25	In 04:27	FS
737 MAX	AEP	→ CRD	10:36	08:29	Sep 25	Off 08:29	FS
737 MAX	AEP	→ POA	09:56	09:56	Sep 25	In 09:56	FS
737 MAX	AEP	→ RGA	09:23	09:16	Sep 25	Off 06:17	FS
737 MAX	LIM	→ AEP	08:17	09:14	Sep 25	In 08:17	FS
737 MAX	AEP	→ JUJ	09:37	09:37	Sep 25	In 09:37	FS
737 MAX							
737 MAX							
737 MAX							
737 MAX							
737 MAX							
737 MAX							

4. Mantenimiento mayor, menor y de línea

FHM. Cont.

Model: 737 MAX

Fleet List: All

Airplane Identifier:

Flight Number: Clear

ATA: Clear

Go to Advanced Search

[Screen Help](#)
[Preferences](#)

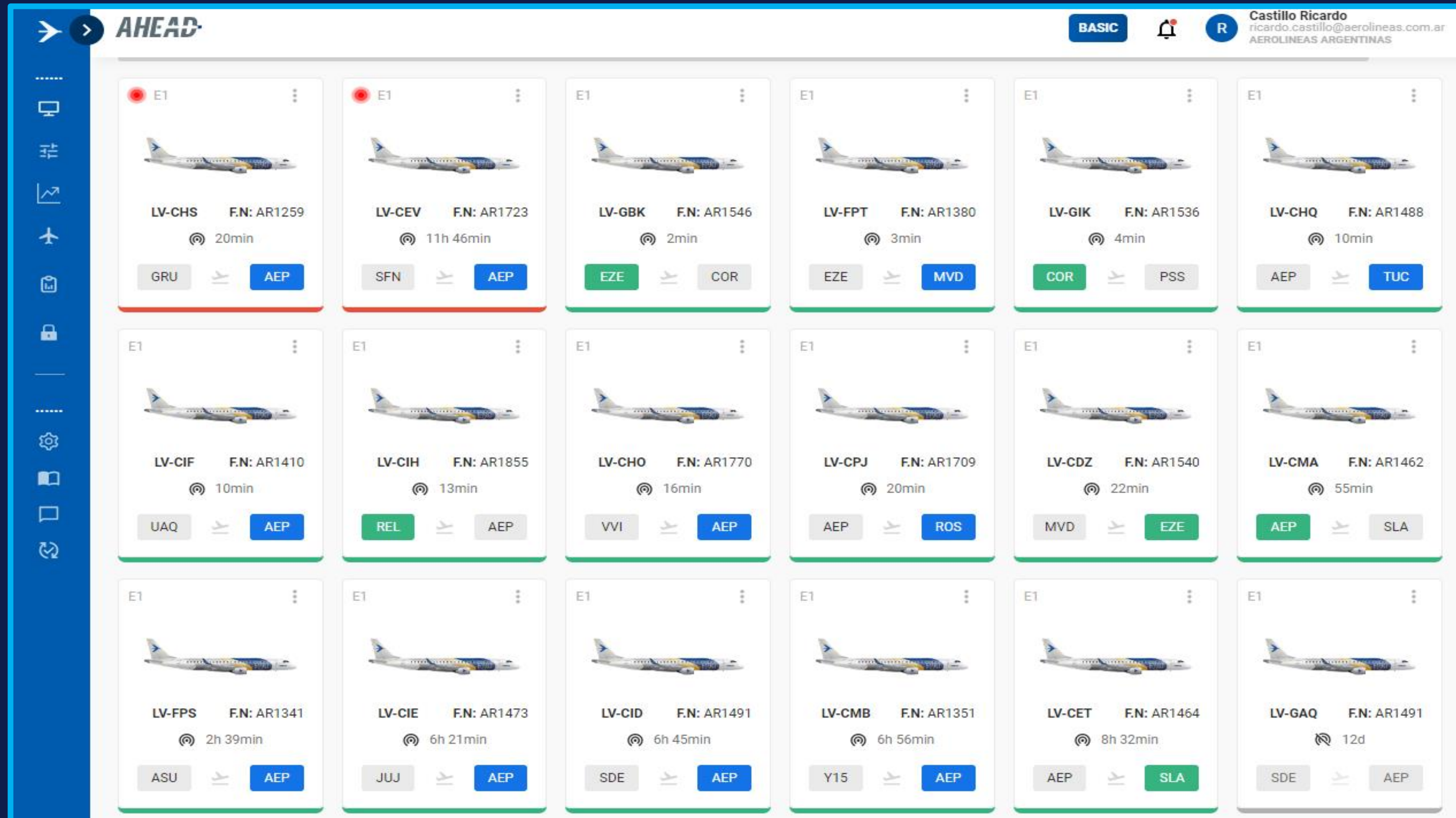
25Sep2023 10:47 Z Records: 5



All	Airplane Identifier	Flight Number	ATA	Type	Leg	Message Time	Status	Update Date	Priority
<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	AR1221	00	Alert-Notify	0	25-Sep : 03:20	New	25-Sep	H
<p>00-0031-N418 An AIR DIVERSION has been detected per ACMS Diversion Report B05</p>									
<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	AR1221	73	Fault-SMT	0	25-Sep : 02:44	New - Ground Fault	25-Sep	○
<p>731 451 51 ENG 1 EEC C2 scheduled maintenance task shows (Active)</p> <p>73-43840 - CHANNEL-A AND CHANNEL-B ANALOG ENGINE START LEVER SIGNALS DO NOT AGREE DETECTED BY: ENGINE-1 EEC Inactive</p>									
<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	AR1221	78	Fault-FDE	0	25-Sep : 02:43	New - Ground Fault	25-Sep	M
<p>783 301 51 REVERSER LIMITED light: comes on - engine 1 (Active)</p> <p>78-44271 - THRUST REVERSER DIRECTIONAL CONTROL VALVE (DCV) STOW SOLENOID POWER IS NOT AVAILABLE DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-A (Active - Hard)</p> <p>78-44281 - THRUST REVERSER HYDRAULIC ISOLATION VALVE POWER IS NOT AVAILABLE DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-A (Active - Hard)</p> <p>78-44320 - THRUST REVERSER LEFT SLEEVE IS NOT IN THE COMMANDED POSITION DETECTED BY: ENGINE-1 EEC (Inactive - Intermittent - 1)</p> <p>78-44440 - THRUST REVERSER RIGHT SLEEVE IS NOT IN THE COMMANDED POSITION DETECTED BY: ENGINE-1 EEC (Inactive - Intermittent - 1)</p> <p>78-44491 - THRUST REVERSER SYNC LOCK LEFT POWER CIRCUIT IS FAILED OPEN DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-A (Inactive - Intermittent - 2)</p> <p>78-44492 - THRUST REVERSER SYNC LOCK RIGHT POWER CIRCUIT IS FAILED OPEN DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-B (Inactive - Intermittent - 2)</p>									
<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	AR1221	78	Fault-FDE	0	25-Sep : 02:43	New - Ground Fault	25-Sep	L
<p>783 101 51 ENG 1 REVERSER: Status message shows (Active)</p> <p>78-44271 - THRUST REVERSER DIRECTIONAL CONTROL VALVE (DCV) STOW SOLENOID POWER IS NOT AVAILABLE DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-A (Active - Hard)</p> <p>78-44281 - THRUST REVERSER HYDRAULIC ISOLATION VALVE POWER IS NOT AVAILABLE DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-A (Active - Hard)</p> <p>78-44320 - THRUST REVERSER LEFT SLEEVE IS NOT IN THE COMMANDED POSITION DETECTED BY: ENGINE-1 EEC (Inactive - Intermittent - 1)</p> <p>78-44440 - THRUST REVERSER RIGHT SLEEVE IS NOT IN THE COMMANDED POSITION DETECTED BY: ENGINE-1 EEC (Inactive - Intermittent - 1)</p> <p>78-44491 - THRUST REVERSER SYNC LOCK LEFT POWER CIRCUIT IS FAILED OPEN DETECTED BY: ENGINE-1 EEC CHANNEL-A (Inactive - Intermittent - 2)</p>									

Copyright © 1999-2023. The Boeing Company. All rights reserved. [Terms of Use](#)

4. Mantenimiento mayor, menor y de línea

FHM. Cont.



AHEAD BASIC   **Castillo Ricardo**
ricardo.castillo@aerolineas.com.ar
AEROLINEAS ARGENTINAS

Registration	Flight	Time	Origin	Destination	Status
AR1259	LV-CHS	20min	GRU	AEP	Major
AR1723	LV-CEV	11h 46min	SFN	AEP	Major
AR1546	LV-GBK	2min	EZE	COR	Minor
AR1380	LV-FPT	3min	EZE	MVD	Minor
AR1536	LV-GIK	4min	COR	PSS	Minor
AR1488	LV-CHQ	10min	AEP	TUC	Minor
AR1410	LV-CIF	10min	UAQ	AEP	Minor
AR1855	LV-CIH	13min	REL	AEP	Minor
AR1770	LV-CHO	16min	VVI	AEP	Minor
AR1709	LV-CPJ	20min	AEP	ROS	Minor
AR1540	LV-CDZ	22min	MVD	EZE	Minor
AR1462	LV-CMA	55min	AEP	SLA	Minor
AR1341	LV-FPS	2h 39min	ASU	AEP	Minor
AR1473	LV-CIE	6h 21min	JUJ	AEP	Minor
AR1491	LV-CID	6h 45min	SDE	AEP	Minor
AR1351	LV-CMB	6h 56min	Y15	AEP	Minor
AR1464	LV-CET	8h 32min	AEP	SLA	Minor
AR1491	LV-GAQ	12d	SDE	AEP	Minor

HEALTH MONITORING



DISPACHABILITY

- Aircraft dispatchability status (AOG, MEL, Operative)
- OOOI Aircraft Position Information (Out, Off, On, In)
- Tail number and flight number
- Airport and flight status (Outbound and Inbound station)
- ACARS report time
- Trend status and alerts



Muchas gracias