SRVSOP

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

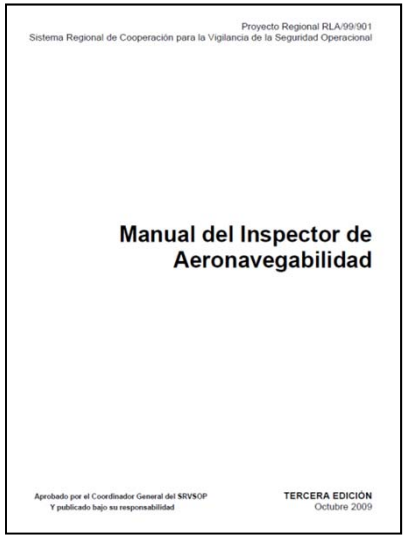
# CURSO DE INSPECTOR GUBERNAMENTAL DE AERONAVEGABILIDAD

## Modulo 37 - Parte IV, Volumen 1, Capitulo 8 - Evaluación de la lista de equipo mínimo (MEL) para Explotadores

02/03/2012

Oficina Regional Sudamericana de la OACI

# Objetivo


Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Manual del Inspector de Aeronavegabilidad

Aprobado por el Coordinador General del SRVSOP
Y publicado bajo su responsabilidad

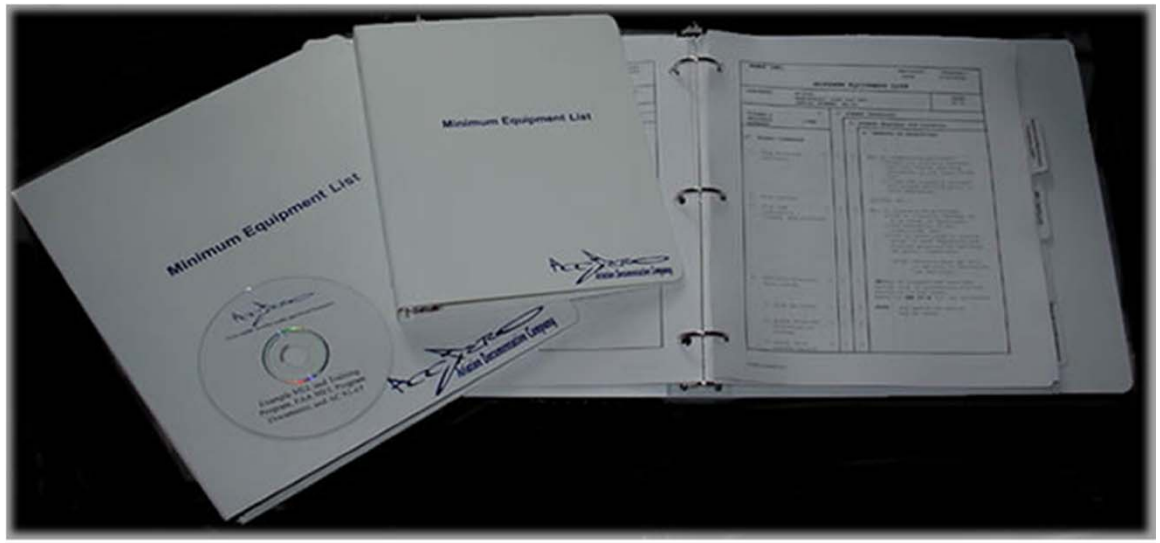
TERCERA EDICIÓN
Octubre 2009

Proporcionar orientación al inspector de Aeronavegabilidad para evaluar la lista de equipo mínimo (MEL) y sus revisiones propuestas por el explotador.

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Introducción

- Entender como los explotadores pueden operar con sistemas operativos dentro del margen de seguridad.
- Establecer procedimientos para evaluar la MEL de la aeronave.



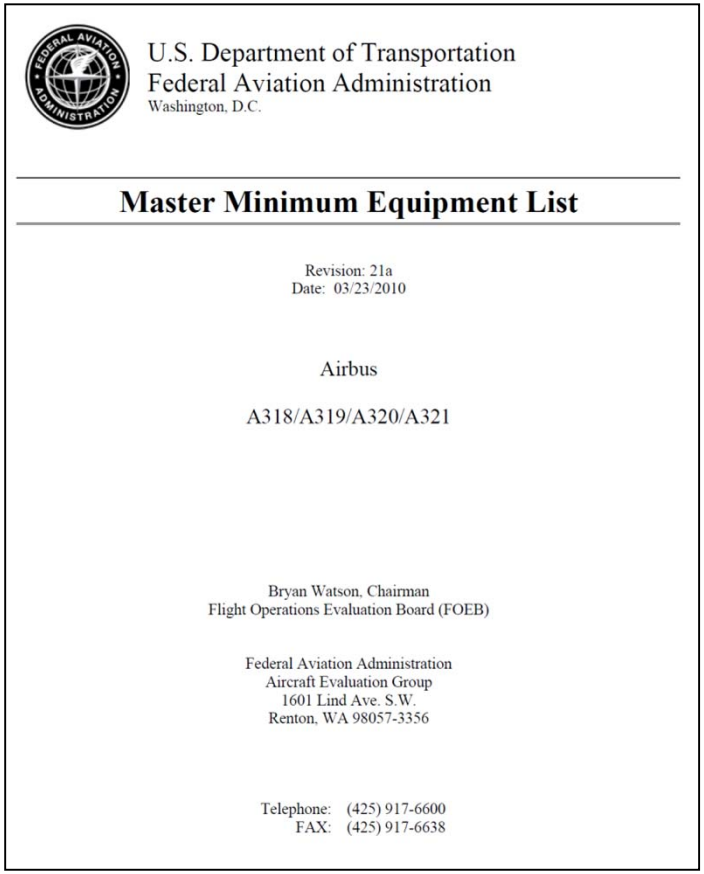

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Generalidades

Con los niveles de redundancia o respaldo existentes en las aeronaves, la operación con ciertos sistemas o equipos inoperativos puede mantener niveles de seguridad aceptables bajo ciertas condiciones y limitaciones. El uso de la MEL es permitido por los reglamentos de operación haciendo uso de las condiciones y limitaciones apropiadas.

# Generalidades

- El organismo responsable del diseño de tipo de la aeronave conjuntamente con el Estado de diseño para dicho tipo de aeronave, desarrolla y publica una lista de equipo maestra (MMEL) para optimizar la utilización de la aeronave.
- La MMEL no incluye las partes y sistemas mayores de la aeronave que son esenciales para el vuelo.



U.S. Department of Transportation
Federal Aviation Administration
Washington, D.C.

**Master Minimum Equipment List**

Revision: 21a
Date: 03/23/2010

Airbus

A318/A319/A320/A321

Bryan Watson, Chairman
Flight Operations Evaluation Board (FOEB)

Federal Aviation Administration
Aircraft Evaluation Group
1601 Lind Ave. S.W.
Renton, WA 98057-3356

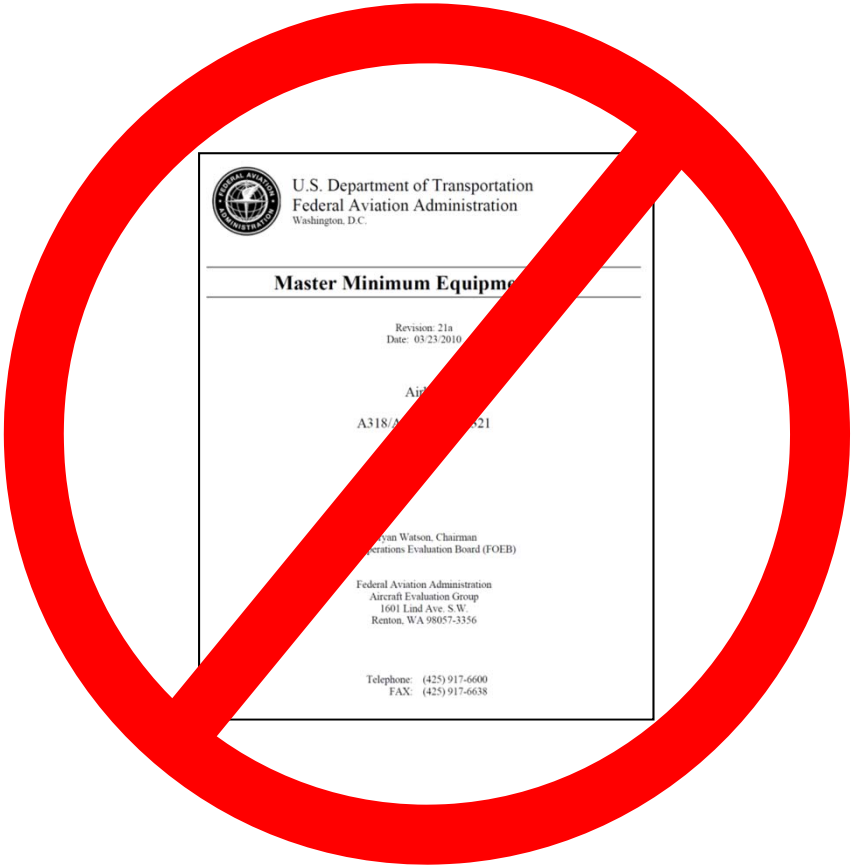
Telephone: (425) 917-6600
FAX: (425) 917-6638

# Generalidades

Los explotadores que deseen tener la opción de realizar el despacho de sus aeronaves con determinados equipos o sistemas inoperativos deben poseer una MEL aprobado por la AAC del Estado del Explotador.

# Generalidades

- La MMEL no puede ser usado como un MEL válido para realizar despachos con equipos o sistemas inoperativos.
- La MEL es un documento conjunto de operaciones y mantenimiento



# Generalidades

El MEL se prepara para:

a) Identificar el equipo mínimo y las condiciones para realizar la operación en forma segura.
b) Definir los procedimientos operacionales necesarios para mantener el nivel requerido de seguridad; y
c) Definir acciones de mantenimiento necesarias para mantener el nivel requerido de seguridad.

# Generalidades

- El **Inspector de Operaciones** es el responsable oficial ante la AAC para la conducción, administración, evaluación y aprobación de las MEL.
- Debe trabajar en coordinación con los inspectores de aeronavegabilidad, (mantenimiento y aviónica) y demás personal involucrado.

# Generalidades – Ítems listados en la MEL

Existen tres tipos de ítems que pueden estar incluidos en el MEL de los explotadores:

a) Ítems de la MMEL;
b) Ítems de conveniencia al pasajero; y
c) Ítems de control administrativo

# Generalidades – Ítems de la MEL

- La MEL debe desarrollarse en base a lo determinado por la MMEL, teniendo en cuenta la configuración particular de la aeronave.
- El explotador puede ser más restrictivo que lo permitido por el MMEL.

U.S. Department of Transportation
Federal Aviation Administration
Washington, D.C.

**Master Minimum Equipment List**

Revision: 55
Date: 04/22/2011

BOEING
B-737
100/200/300/400/500/600/700/800/900

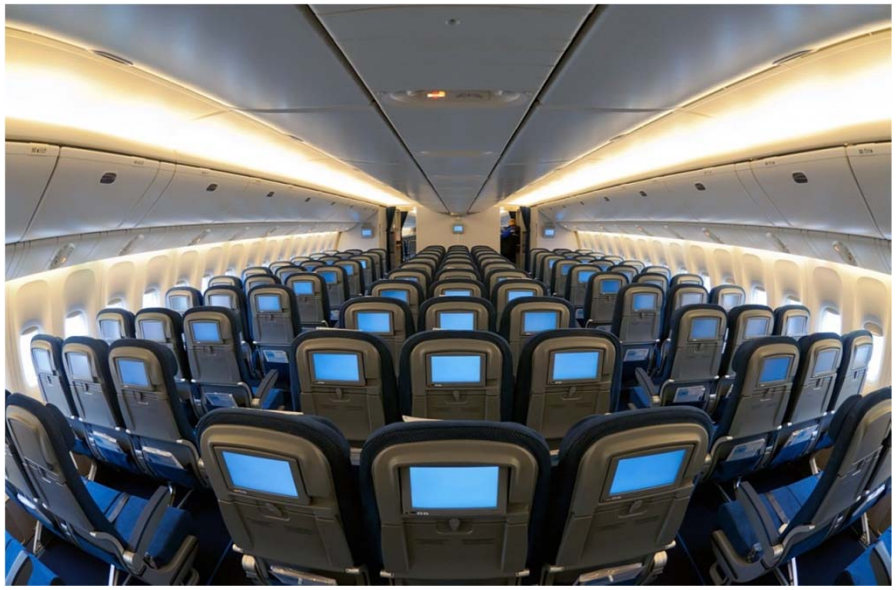
Mikal K. Campanello
Flight Operations Evaluation Board (FOEB)

Federal Aviation Administration
Seattle Aircraft Evaluation Group
1601 Lind Ave SW
Renton, WA 98057

Telephone: (425) 917-6600
FAX: (425) 917-6638

# Generalidades – Ítems de conveniencia para el pasajero

- Son aquellos relacionados al confort del pasajero o entretenimiento.
- Será necesario para el explotador desarrolle los procedimientos para garantizar la seguridad de la operación de ese equipamiento.
- No tienen intervalos de reparación



# Generalidades – Ítems de conveniencia para el pasajero

- Los ítems contemplados en el MMEL no son ítems de conveniencia para el pasajero.
- Procedimientos “M” y “O”; serán desarrollados por el explotador e incluidos en los documentos apropiados del explotador. Estos procedimientos son aprobados por la AAC.

# Generalidades – Ítems de control administrativo

- Un explotador puede usar una MEL como un documento de comprensión para el control de ítems con propósitos administrativos. Para ello debe incluir ítems que no están listados en el MMEL.
- la liberación de estos ítems deberá ser bajo condiciones y limitaciones contenidas en documentos aprobados aparte del MMEL o en requisitos reglamentarios.

# Generalidades – tiempo de reparación de los ítems no operativos

- La MEL no se tiene con la intención de permitir la operación de la aeronave por un plazo indefinido cuando existan sistemas o equipos inactivos. La finalidad básica de la lista de equipo mínimo es permitir la operación segura de una aeronave con sistemas o equipo inactivos, dentro del marco de un programa controlado y sólido de reparaciones y cambio de repuestos.
- El explotador es el responsable de establecer un control y un programa efectivo de la reparación.

# Generalidades – Intervalos de reparación

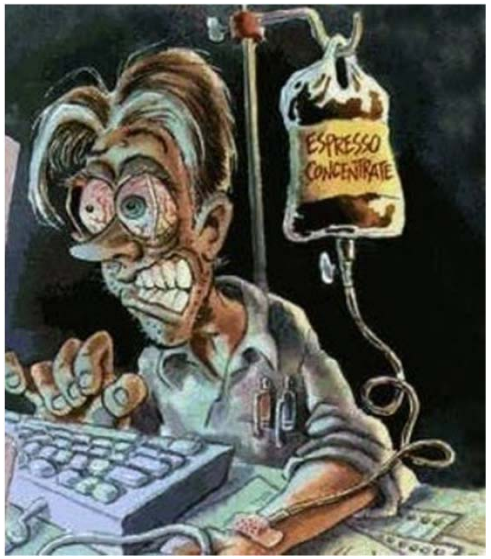
El explotador debe realizar la reparación dentro del período de tiempo especificado en la MEL. A pesar de que la MEL puede permitir múltiples días de operación con cierto equipamiento inoperativo, el explotador debería reparar los ítems afectados lo más pronto posible.

# Generalidades – Día del descubrimiento

Día de calendario en el que una falla de un equipo/instrumento fue registrado en el libro de a bordo de la aeronave. Este día es excluido de los días calendario o de vuelo, especificados en la MMEL para el intervalo de reparación de un ítem inoperativo de equipo, y es aplicable a todos los ítems MMEL en las categorías "A, B, C, y D". El explotador y el inspector deben establecer un tiempo de referencia mediante el cual un día empieza y termina sus 24 horas. Este tiempo de referencia es establecido para asegurar el cumplimiento con el período de reparación de los ítems o equipamiento

# Generalidades – Múltiples ítems inoperativos

Los explotadores deben asegurar que ningún vuelo se inicie cuando varios elementos de la MEL se encuentren inoperativos, la interrelación entre los sistemas o componentes inactivos puede dar lugar a una degradación inaceptable de la seguridad o aumentar la carga de trabajo de la tripulación de vuelo.



# Generalidades – Aprobación para una flota

Un explotador que posee una MEL individual para múltiples aeronaves puede reflejar equipamiento en su MEL que no esta instalado en todas las aeronaves de su flota; en este caso es recomendable que el explotador identifique la aeronave (usualmente la matrícula).

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION — MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST

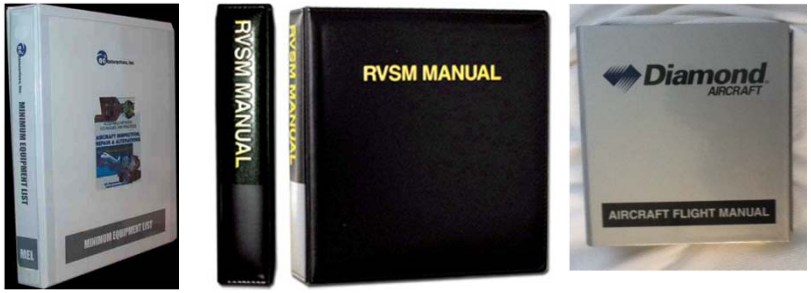
| AIRCRAFT: B-737 | REVISION NO : 55 DATE: 04/22/2011 | PAGE: 21-1 |
|---|---|---|

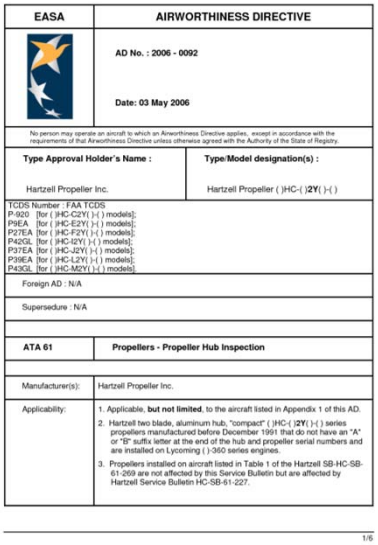
| SYSTEM & SEQUENCE NUMBER | 1. ITEM | | 2. NUMBER INSTALLED | 3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH | 4. REMARKS OR EXCEPTIONS |
|---|---|---|---|---|---|
| 21 - AIR CONDITIONING | | | | | |
| 1. | Air Conditioning Packs | | | | |
| | 1) All Passenger Configuration (All Models) | | | | |
| | a) (-100/-200/ -300/-400/ -500/-600 and -700/-800 Without PATS Auxiliary Fuel Tanks) | C | 2 | 1 | (O) Except for ER operations, one may be inoperative provided flight altitude remains at or below FL 250. |
| | b) (-700IGW/-800 with PATS Auxiliary Fuel Tanks) | C | 2 | 1 | (M)(O) Except for ER operations, one may be inoperative provided:<br>a) Flight altitude remains at or below FL 250, and<br>b) Auxiliary fuel bleed air pressurization system (if installed) is verified to be operational before each departure. |
| | c) (-900) | C | 2 | 1 | (M)(O) Except for ER operations, one may be inoperative provided:<br>c) Flight altitude remains at or below FL 250,<br>d) Forward cargo heat duct is secured closed, and<br>e) Airport ambient temperature does not exceed 103 degrees F (39 degrees C). |
| | d) (-100/-200) | C | 2 | 0 | (M)(O) Except for ER operations, both may be inoperative provided flight is conducted in an unpressurized configuration.<br><br>(Continued) |

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Generalidades – Conflicto con otra documentación aprobada por la AAC de matricula

La MEL no puede crear conflicto con otra documentación aprobada por la AAC de Matrícula (las limitaciones del manual de vuelo y directrices de aeronavegabilidad). La MEL del explotador puede ser más restrictiva que el MMEL, pero no menos restrictivo.



| EASA | AIRWORTHINESS DIRECTIVE |
|---|---|
| | AD No. : 2006 - 0092<br>Date: 03 May 2006 |
| No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry. | |
| **Type Approval Holder's Name :**<br>Hartzell Propeller Inc. | **Type/Model designation(s) :**<br>Hartzell Propeller ( )HC-( )**2Y**( )-( ) |
| TCDS Number : FAA TCDS<br>P-920 [for ( )HC-C2Y( )-( ) models];<br>P9EA [for ( )HC-E2Y( )-( ) models];<br>P27EA [for ( )HC-F2Y( )-( ) models];<br>P42GL [for ( )HC-I2Y( )-( ) models];<br>P37EA [for ( )HC-J2Y( )-( ) models];<br>P39EA [for ( )HC-L2Y( )-( ) models];<br>P43GL [for ( )HC-M2Y( )-( ) models]. | |
| Foreign AD : N/A | |
| Supersedure : N/A | |
| **ATA 61** | **Propellers - Propeller Hub Inspection** |
| Manufacturer(s): | Hartzell Propeller Inc. |
| Applicability: | 1. Applicable, **but not limited**, to the aircraft listed in Appendix 1 of this AD.<br>2. Hartzell two blade, aluminum hub, "compact" ( )HC-( )**2Y**( )-( ) series propellers manufactured before December 1991 that do not have an "A" or "B" suffix letter at the end of the hub and propeller serial numbers and are installed on Lycoming ( )-360 series engines.<br>3. Propellers installed on aircraft listed in Table 1 of the Hartzell SB-HC-SB-61-269 are not affected by this Service Bulletin but are affected by Hartzell Service Bulletin HC-SB-61-227. |

1/6

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Análisis de antecedentes y documentación relacionada

Antes de iniciar la evaluación de la MEL considerar la revisión de:

a) los requisitos indicados en las LAR 121 o LAR 135.

b) la MMEL de la aeronave y familiarización con el equipamiento y sistemas que posee la aeronave a la cual se va a aplicar la MEL.

# Análisis de antecedentes y documentación relacionada

c) Revisión de los procedimientos establecidos en el MCM del explotador, relativos a la administración y desarrollo de la lista de equipos mínimos.

# Lista de verificación

Cada inspector tiene que desarrollar su lista de verificación en la fase de preparación de la auditoría o inspección, considerando:

1º. la lista de medición de cumplimiento (LMC) aplicable al tipo de operación indicada en el apéndice “B” del MIA;

2º. los procedimientos que se describen en la sección 02, de este capítulo, el MCM y documentos con los resultados de auditorías e inspecciones anteriores.

# Lista de verificación

Para la elaboración de la LV correspondiente a la evaluación del MEL el inspector debe utilizar la designación SRVSOP-LV34-MIA.

| SRVSOP-LV34-MIA – EVALUACIÓN DE LISTA DE EQUIPO MINIMO (MEL) | | | |
|---|---|---|---|
| **1. Nombre de la AOC:** | | **2. Dirección:** | |
| **3. Nombre del Rep. De la AOC:** | | **4. Capítulos relacionados del MIA: PIV-VI-C9** | |
| **5. N° del certificado de la AOC:** | **6. Fecha:** | **7. Vigilancia:** ☐ **Certificación:** ☐ | |
| **8. Auditor Líder:** | | **9. Auditor/Inspector de la AAC:** | |
| **10. Referencia** | **11. Aspectos a verificar** | **12. Nivel Cumplim.** | **13. Observac.** |
| *Presentación General* | | | |
| MIA-PIV-I-C8-1 | Verificar que:<br>1. Este encuadernado de una forma segura.<br>2. Este claramente identificado el contenido del Manual.<br>3. Tiene una tabla de contenido.<br>4. Tabulado por sistema "ATA"<br>5. Incluye y son adecuadas las instrucciones de revisión o enmienda.<br>6. Incluya una lista de paginas efectivas (LEP) y es correcta.<br>7. Esta identificada la ultima revisión del MMEL y si es la vigente.<br>8. Son adecuados el preámbulo y las instrucciones para su utilización. | ☐ Satisfactoria<br>☐ No documentada<br>☐ No implementada<br>☐ No aplicable<br>☐ No verificada | |
| MIA-PIV-I-C8-2 | Verificar que cada pagina contenga:<br>1. Numero y fecha de la ultima revisión<br>2. Identificación por capitulo "ATA" | ☐ Satisfactoria<br>☐ No documentada<br>☐ No implementada<br>☐ No aplicable<br>☐ No verificada | |
| *Presentación y contenido individual del Ítem* | | | |
| MIA-PIV-I-C8-3 | Verificar que haya sido desarrollada de acuerdo al MMEL aprobada por la AAC del Estado de diseño. | ☐ Satisfactoria<br>☐ No documentada<br>☐ No implementada<br>☐ No aplicable<br>☐ No verificada | |

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Procedimientos

- La metodología para la evaluación de la MEL del mismo modelo son similares, deben tenerse en cuenta las particularidades de los equipos e instrumentos instalados (modificación o reparación mayor).
- El procedimiento es solo una guía.

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

**Manual del Inspector de Aeronavegabilidad**

Aprobado por el Coordinador General del SRVSOP
Y publicado bajo su responsabilidad

TERCERA EDICIÓN
Octubre 2009

# Procedimientos para la evaluación de la MEL

- Antes de realizar la evaluación de la MEL el inspector de aeronavegabilidad debe familiarizarse con el procedimiento del MIO Capitulo 17, Volumen II, Parte II.
- Debe existir una coordinación entre los inspectores de operaciones y aeronavegabilidad, asignados a la evaluación.

# Evaluación de la MEL

**<u>Igual o más restrictivo</u>**.- El MEL del explotador no debe ser menos restrictivo que el MMEL, los Reglamentos vigentes, las especificaciones operacionales, las limitaciones del Manual de Vuelo aprobadas, los procedimientos de mantenimiento de certificación, o las Directrices de Aeronavegabilidad.

# Evaluación de la MEL

**<u>Apropiado</u>**.- El MEL debe ser el apropiado para cada marca y modelo de aeronave individual.

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Evaluación de la MEL

**<u>Específico</u>**.- Los procedimientos operacionales "O" y de mantenimiento "M" deben ser específicos para la aeronave y su tipo de operación.

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST

AIRCRAFT: A-318, A-319, A-320, A-321 | REVISION NO:21 DATE: 06/17/2009 | PAGE: 21-4

| SYSTEM, & SEQUENCE NUMBERS | ITEM | 1. | 2. NUMBER INSTALLED | 3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH | 4. REMARKS AND EXCEPTIONS |
|---|---|---|---|---|---|
| 21 | AIR CONDITIONING | | | | |
| 26-02 | Extract Fan (Continued) | C | 1 | 0 | (M)(O) May be inoperative provided:<br>a) Blower fan operates normally,<br>b) EXTRACT p.b sw is set at OVRD,<br>c) Both packs are operative,<br>d) Air conditioning inlet valve is verified open prior to each flight, and<br>e) Outside air temperature (OAT) and time on ground with electrical power on are limited as follow:<br>OAT<38 degrees C-No limit<br>OAT 39-45 degrees C-3 hours<br>OAT 46-50 degrees C-2 hours<br>OAT 51-54 degrees C-35 min. |
| | | C | 1 | 0 | (M)(O) May be inoperative provided:<br>a) Blower fan operates normally,<br>b) EXTRACT p.b sw is set at OVRD,<br>c) Both packs are operative,<br>d) Air conditioning inlet valve is secured open,<br>e) Outside air temperature (OAT) and time on ground with electrical power on are limited as follows:<br>OAT<38 degrees C-No limit<br>OAT 39-45 degrees C-3 hours<br>OAT 46-50 degrees C-2 hours<br>OAT 51-54 degrees C-35 min, and<br>f) AEVC test is performed before each flight. |
| 26-03 | Skin Exchanger Inlet Bypass Valve | C | 1 | 0 | (M)(O) May be inoperative provided:<br>a) Valve is secured closed, and<br>b) AEVC test is performed before each flight. |

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Evaluación de la MEL

**<u>Aplicable</u>**.- Un MEL debe ser aplicable a la LAR bajo la cual el explotador se encuentra certificado.

Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 135

s de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Primera edición
Diciembre 2008

Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 121

Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Primera edición
Diciembre 2008

# Fases de la evaluación de la MEL

El proceso de **aprobación** sigue las 5 fases del proceso general de aprobación/aceptación (Capitulo 3 del Volumen I de la Parte I del MIO:

a) Fase uno: Pre-solicitud;

b) Fase dos: Solicitud formal;

c) Fase tres: Análisis de la documentación;

d) Fase cuatro: Inspección y demostración;

e) Fase cinco: Aprobación.

# Evaluación de la MEL

- El Inspector de aeronavegabilidad y aviónica participará activamente en las fases tres y cuatro.
- Deberá evaluar los procedimientos "M" desarrollados por el explotador y si están de acuerdo a los requisitos de la AAC del Estado de matricula y de la AAC del Estado del explotador.

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Evaluación de la MEL

Si durante la evaluación de los procedimientos “M” se detecta la necesidad de un análisis de ingeniería se deberá conformar un comité de evaluación que, en caso de ser necesario tendrá que realizar las consultas necesarias con la oficina de certificación de la AAC de diseño

# Evaluación de la MEL

Durante las fases iniciales el explotador presentará a la AAC del Estado del Explotador la siguiente documentación:

a) La MEL propuesto, o los cambios de la MEL.

b) Los procedimientos “O” y “M” necesarios.

c) Cualquier material de guía requerido desarrollado por el explotador.

# Evaluación de la MEL

En la **fase tres** de análisis de la documentación, los inspectores de aeronavegabilidad iniciaran la evaluación de la MEL (Sección 4, capítulo 17, Volumen IV, Parte II del MIO). Se evaluara:

1) Si los equipos instalados en la aeronave están de acuerdo a la lista de equipamiento de la aeronave;
2) la idoneidad de los procedimientos “M” desarrollados por el explotador; y
3) si los ítems incluidos en el MEL están de acuerdo a los requisitos de aeronavegabilidad establecidas por la AAC del Estado de matrícula y la AAC del Explotador.

# Evaluación de la MEL – Material inaceptable

Si el Inspector Aeronavegabilidad encuentra algún inconveniente o incongruencia en la MEL propuesto este deberá informar al Inspector de Operaciones encargado; indicando claramente la causa del problema. El inspector de Operaciones es el único encargado de informar de forma debida al explotador y emitir el respectivo reporte de inspección.

# Evaluación de la MEL – Material aceptable

Si el Inspector Aeronavegabilidad encuentra que la MEL desarrollado esta completo y es aceptable, en cuanto a los requisitos de aeronavegabilidad; presentará un informe sobre el resultado de su evaluación al Inspector de Operaciones encargado de la evaluación de la MEL.

# Evaluación de la MEL – Material aceptable

Después que la MEL cumple totalmente con todos los requerimientos aplicables, el Inspector de Operaciones previa coordinación con el inspector de aeronavegabilidad firmará la aprobación en la página de control de la MEL.

| FAIRCHILD / SWEARINGEN SA-227<br>N386PH / N139LC / N239LC / N115GS<br>S/N : AC-597 / AC-732 / AC-735 / AC-715 | REVISION Nº : 8<br>DATE: November 12, 2008 | PAGE:<br>IV |
|---|---|---|

**Control Page**

| SYSTEM | PAGE | REV NO. | DATE |
|---|---|---|---|
| Cover Page | 0 | Rev. # 8 | 11/12/2008 |
| Table of Contents | I | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| Log of Revisions | II | Rev. # 8 | 11/12/2008 |
| | III | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| Control Page | IV | Rev. # 8 | 11/12/2008 |
| | V | Rev. # 8 | 11/12/2008 |
| Highlights of Change | VI | Rev. # 8 | 11/12/2008 |
| Definitions | VII | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | VIII | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | IX | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | X | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | XI | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| Preamble | XII | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | XIII | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| Guidelines for (O) & (M) Procedures | XIV | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | XV | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | XVI | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | XVII | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| 21 | 21-1 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 21-2 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 21-3 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 21-4 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 21-5 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| 22 | 22-1 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| 23 | 23-1 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 23-2 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 23-3 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 23-4 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| 24 | 24-1 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 24-2 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 24-3 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 24-4 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| 25 | 25-1 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 25-2 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 25-3 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| | 25-4 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |
| 26 | 26-1 | Rev. # 7 | 06/28/2008 |

FAA APPROVED
D.O. IDENTIFIER FSIDO-23
EFFECTIVE DATE: 11-17-2008
NAME: Rolando Ayala
SIGNATURE

# Evaluación de la MEL – Material aceptable

El Inspector de Operaciones enviará una carta de aprobación de la MEL al Explotador, e ingresará la información adecuada en la carpeta de certificación o vigilancia en el archivo del Explotador de la AAC.

# Preguntas?

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Gracias por su atención!

SRVSOP
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional