



Boletín trimestral del AEA en América Latina

1er cuarto del 2018

Las A-B-C de Antenas de Aviones Modernos

Según el artículo de Dale Smith publicado en *Avionics News* este mes, las antenas son una de las partes más importantes del sistema de aviónica de una aeronave y, sin embargo, estas se pasan por alto y su importancia es constantemente mal entendida como una parte del sistema de aviónica de la aeronave. Preguntaras, ¿Malentendidas? Pues, el problema más simple con cualquiera de las 20 antenas de un jet moderno de negocios puede causar problemas grandes en cualquier sistema de aviónica sofisticado.

“La mayoría de los técnicos nunca piensan sobre las antenas hasta que tienen un problema,” explica Don Jeckell, gerente de desarrollo negocios de Cobham Antenna Systems. “Pero como los técnicos de aviónica deben figurar rutinariamente como deben de funcionar y hacer que funcionen, es necesario que entiendan cómo funcionan. Todo lo que el piloto sabe que es que su radio no funciona correctamente.” *Más..*

Preguntas frecuentes

Con todo el enfoque en las aeronaves registradas en los Estados Unidos, EEUU (Registrados “N”), ¿Cuáles son los requerimientos de ADS-B Out para las aeronaves que no son registradas en los Estados Unidos? Puedes aprender la respuesta en este mes de *Avionics News*. *Más...*

El AEA elige Nuevos Miembros de la Junta

Los miembros nuevos del AEA recientemente eligieron sus nuevos representantes para la Junta Directiva. Las siguientes personas servirán un término de tres años desde Marzo de 2018 hasta Marzo de 2021.

- Jim Alpiser, Garmin
- Mike Berryhill, Cirrus Aircraft
- David Copeland,
Mid-Continent Instruments and Avionics
- Don Dominguez, San Luis Avionics
- Kris Garberg, Appareo
- Pete Ring, FreeFlight Systems
- Tim Shaw, Rocky Mountain Aircraft

Más...

La Modernización de Sistemas de Aviónica tuvo un Aumento de Ventas de más de un 20 por ciento

El Aircraft Electronics Association recientemente publicó su Reporte de final de año de Avionics Market del 2017. En este reporte las ventas totales de aviónica en la aviación general alrededor del mundo ascendieron a \$2,326,852,536.79, o más de \$2.3 mil millones. La cifra representó un aumento

Continúa en la página siguiente





Continúa de la página anterior

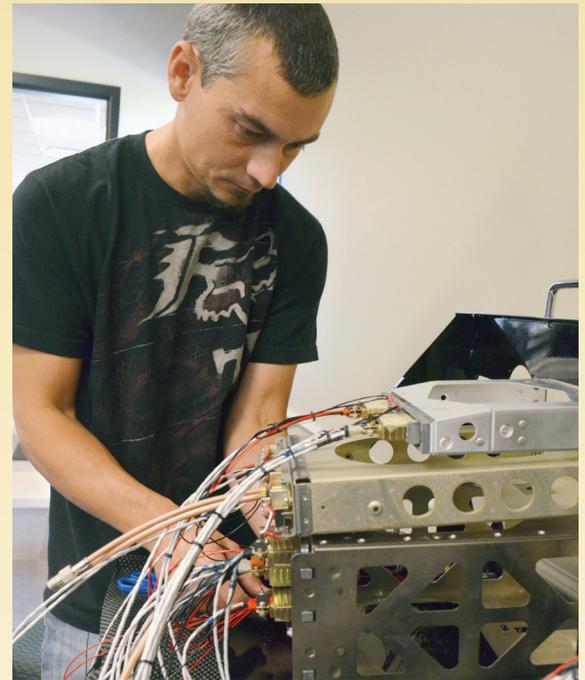
de 2.9 por ciento en ventas en comparación con el año anterior. El aumento de nota un cambio positivo después dos años consecutivos de disminución en las ventas y fue el primer aumento anual en las ventas desde el 2014. El mercado de modernización de sistemas de aviónica mostró un aumento en su porcentaje de ventas totales por quinto año consecutivo, registrando así un récord histórico de más de \$ 1.3 mil millones en ventas en el 2017, representando un 20.1% de aumento sobre el 2016. **Más...**

La organización basada en Delaware, ODA ofrece ahora sus servicios en todo el mundo

Las mentes de ingeniería en Aerospace Design & Compliance ponen su experiencia a trabajar todos los días, ayudando a mejorar el rendimiento de la aeronave y agregando capacidades especializadas para los pasajeros, pilotos y operadores de misiones especiales. La organización de Wilmington, Delaware tiene una autorización del FAA y una designación de la organización que se especializa en certificados de tipo suplementario para helicópteros (rotary-wing) y aeronaves pequeñas a través de la categoría de transporte avión de ala fija (fixed-wing) en lo civil, comercial y mercados militares.

“Como ODA, funcionamos como una organización designada por la FAA, emitimos STCs que apoyan modificaciones mayores de Partes modelos 23, 25, 27 y 29 de aeronaves certificadas,” explica Ken Farsi, socio y presidente de la empresa. “Nuestros clientes no tienen que traernos su avión; podemos trabajar y apoyar sus modificaciones y emitir STCs para aeronaves en cualquier parte del mundo, independientemente del país de registro.” **Más...**

Capacitación de Aviónica y Desarrollo Profesional estará disponible en abril en la Sede Internacional del AEA



Instalación Básica de Cables y Sistemas de Aviónica

23 - 25 de abril de 2018

Este curso está diseñado para técnicos reparadores que están certificados, nuevos técnicos de aviónica, técnicos de mantenimiento aeronáutico y recién graduados que están interesados en mejorar o adquirir las habilidades necesarias para realizar instalaciones de aviónica. Este seminario de tres días emplea una teoría afondo y ejercicios prácticos de laboratorio para sumergir a los asistentes en las mejores prácticas que se utilizan para planificar, administrar e instalar un panel de aviónica en la aviación general.

Continúa en la página siguiente





Continúa de la página anterior

Difusión de la Vigilancia ADS-B: Todo lo que deberías saber

26 de abril de 2018

El curso de Difusión de la Vigilancia ADS-B está diseñado para el personal de la estación de reparación que está actualmente empleado. Este curso describirá y definirá los sistemas ADS-B y las directrices y especificaciones de la FAA tanto en estaciones terrestres como en equipos aerotransportados. Este curso está diseñado para proporcionar al estudiante con la historia, la teoría de implementación básica, configuración, operación, certificación y pruebas del sistema de vigilancia.

Capacitación en Teoría y Análisis de Bus de Data Digital

27 de abril de 2018

A medida que los aviones modernos de hoy en día se vuelven más avanzados tecnológicamente, también lo deben hacer los profesionales que los mantienen. Los sistemas avanzados de aviónica e instrumentación utilizados en estas aeronaves se basan en diversas formas de comunicación de bus de datos digitales. Comprender la teoría del bus de data digital es cada vez más importante para los técnicos de aviónica, e incluso para los mecánicos de A & P, para probar y solucionar problemas de forma efectiva en estos sistemas de aeronaves altamente avanzados.



Actualización de reglas

Brasil:

ANAC propone cambios de Certificación de Productos Aeronáuticos en la RBAC 21

La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) abre una Audiencia Pública número 05/2018 referente a la propuesta para cambios de la certificación del producto aeronáutico en la RBAC 21 por un período de 30 días. Esto es con el propósito de recoger contribuciones a la propuesta de enmienda a la Regulación Brasileña Civil de la Autoridad de Aviación (RBAC) número 21, referente al permiso de la industria para certificar la aeronavegabilidad de los motores, hélices y artículos para la exportación. El proyecto de la propuesta está disponible en esta página web: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-emandando/audiencias-publicas-em-andamento-1>.

El principal objetivo de la propuesta es armonizar el RBAC 21 con las regulaciones europeas y norteamericanas equivalentes; estableciendo así la Certificación de la Organización de Aeronáutica Diseño de Producto(COPJ) y permitiendo a los fabricantes emitir documentos relacionados con la exportación de productos aeronáuticos y de artículos según los parámetros técnicos establecidos previamente por la ANAC.

Comentarios deben de enviarse a la Agencia mediante un formulario electrónico disponible en la página web de ANAC antes del 9 de abril de 2018.

Continúa en la página siguiente



Continúa de la página anterior

Colombia: Sistemas de Gestión de Seguridad (RAC 219)

Los requisitos colombianos para el sistema de gestión de seguridad contenidos en el RAC 219 fueron publicados por primera vez el 16 de septiembre de 2016. Los requisitos actualmente presentes en el RAC 219, fueron modificados en su totalidad y publicados el 4 de diciembre de 2017.

Todas las organizaciones de mantenimiento deben implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad, SMS por sus siglas en Inglés, que se adapta a la dimensión y la complejidad de la organización y como mínimo: identifica los riesgos de seguridad, garantiza que se apliquen las medidas correctas y necesarias para mantener un nivel aceptable de Seguridad Operacional, provee una supervisión permanente y logra evaluaciones periódicas al nivel de Seguridad Operacional y cuyo objetivo es mejorar continuamente el nivel global de Seguridad Operacional:

El RAC 219 hace una distinción entre organizaciones grandes, medianas y pequeñas y también reconoce las diferencias en la dimensión y en la complejidad de las organizaciones.

Organización grande de mantenimiento. Las organizaciones grandes de mantenimiento aprobadas deben de cumplir con al menos una de las siguientes características:

- (i) Número de personal: más de veinte (20) personas.
- (ii) Realiza mantenimiento para una organización grande de transporte de aire.
- (iii) Múltiples clasificaciones de mantenimiento cubriendo una amplia gama de aviones y/o equipos.

Nota- Múltiples clasificaciones se consideran

unas cuatro (4) o más clasificaciones. En cuanto a las limitaciones, es considerado de seis (6) o más aviones; y para los componentes son dieciséis (16) o más.

Organización mediana de mantenimiento.

Las organizaciones medianas de mantenimiento aprobadas deben de cumplir con al menos dos de las siguientes características:

(i) Número de personal: de seis (6) a veinte (20) personas.

(ii) Realiza el mantenimiento para una organización pequeña de transporte de aire.

(iii) Un número mediano de clasificaciones de mantenimiento que cubren un número promedio de marcas y de modelos de aviones y/o equipos.

Nota- Un número mediano de clasificaciones se consideran que sean hasta tres (3) calificaciones.

En cuanto a las limitaciones, es considerado un máximo de cinco (5) aviones; y para los equipos/ componentes un máximo de hasta quince (15).

Organización pequeña de mantenimiento.

Las organizaciones pequeñas de mantenimiento aprobadas deben de cumplir con las siguientes características:

(i) Número de personal: hasta cinco (5) personas.

(ii) Realiza el mantenimiento para una organización pequeña de transporte de aire.

(iii) Un número pequeño de clasificaciones de mantenimiento que cubren un número limitado de marca y de modelos de aviones y/o equipos.

Note- Un número pequeño será considerado una (1) clasificación. En cuanto a las limitaciones, es considerado un máximo de tres (3) aviones; y para equipos/componentes de un máximo de hasta diez (10).

Estas determinaciones están sujetas a la determinación de la UAEAC basado en la dificultad de mantenimiento que realiza la organización en aviones, equipos y/o componentes.

Los miembros del AEA (por sus siglas en inglés, Aircraft Electronics Association) deben ser conscientes de que la asociación ofrece ayuda con Sistemas de Gestión de Seguridad sin costo adicional a sus miembros. □

