

Boletín trimestral del AEA en América Latina

El segundo trimestre del 2018



El AEA reconoce a sus Miembros por el Compromiso de Capacitación

El Aircraft Electronics Association (AEA) anunció a los ganadores del premio anual Avionics Training Excellence Award, que reconoce a las empresas miembros del AEA por su total compromiso con la educación continua, así como lo demuestra la participación en la capacitación aprobada por el AEA. Cerca de 50 compañías recibieron el Premio AEA Avionics Training Excellence Award del 2017.



Mike Adamson, vicepresidente de programas y educación para miembros del AEA, dijo que estos miembros de estaciones de reparación que son certificados por el AEA se entrenan más allá de los requisitos de la Administración Federal de Aviación (FAA) y están comprometidos con el desarrollo profesional de sus técnicos.

“La capacitación técnica de alta calidad y costo efectivo del AEA ayuda a los técnicos a cumplir con los requisitos del programa de capacitación de su empleador y sus propios objetivos de desarrollo profesional”, dijo Adamson. “El interés en la capacitación del AEA ha crecido significativamente en los últimos años y la asociación trabaja constantemente para actualizar y aumentar sus ofertas dirigidas por instructores y basadas en la web”.

Para que una empresa miembro sea elegible para

el premio “AEA Avionics Training Excellence”, todos sus técnicos deben haber completado al menos un evento de capacitación aprobado por el AEA en el año anterior, que incluye los cursos realizados en la sede del AEA. Como por ejemplo: el AEA International Convention & Trade Show; Conferencias de AEA Connect; el examen de capacitación técnica de Avionics News; entrenamiento basado en computadora AEA; capacitación de los fabricantes de equipos originales de las empresas miembros asociadas de AEA; y entrenamiento de socios de AEA.

Las siguientes empresas completaron los requisitos de capacitación y recibieron el premio AEA Avionics Training Excellence del 2017:

- **Absolute Aviation LLC**, Edgewater, Florida
- **Aertronics Inc.**, Billings, Montana
- **Airborne Avionics**, Winnsboro, South Carolina
- **Aircraft & Avionics Sales Inc.**, New Cumberland, Pennsylvania
- **Arapahoe Aero Avionics**, Englewood, Colorado
- **Atlas Aircraft Center**, Portsmouth, New Hampshire
- **Campus Avionics Services**, Cleburne, Texas
- **Capital Avionics, Inc.**, Tallahassee, Florida
- **CE Avionics Inc.**, Sanford, Florida
- **Century Flight Systems, Inc.**, Mineral Wells, Texas

Continúa en la página siguiente





Continuación de la página anterior

- **Chevron GOM Aircraft Operations**, Picayune, Mississippi
- **Clay Lacy Aviation**, Van Nuys, California
- **Dyersburg Avionics of Caruthersville Inc.**, Caruthersville, Missouri
- **Empire Avionics**, White Plains, New York
- **Flight-Deck Avionics**, Salt Lake City, Utah
- **Flightpath Aviation**, Brooksville, Florida
- **Freedom Air Avionics**, Broomfield, Colorado
- **Gulf Coast Avionics Corp.**, Lakeland, Florida
- **Gulfstream Aerospace**, Dallas, Texas
- **JLC Avionics**, Ashland, Oregon
- **JP Avionics**, Hoedekenskerke, Netherlands
- **Kitchener Aero Avionics Ltd.**, Breslau, Ontario, Canada
- **Maine Aviation Aircraft Maintenance LLC**, Portland, Maine
- **Mayday Avionics, Inc.**, Grand Rapids, Michigan
- **McCreery Aviation**, McAllen, Texas
- **National Jets Inc.**, Fort Lauderdale, Florida
- **Northern Lights Avionics**, Anchorage, Alaska
- **Park Rapids Avionics**, Park Rapids, Minnesota
- **Pegasus Technologies Inc.**, Green Cove Springs, Florida
- **Pfizer Inc.**, West Trenton, New Jersey
- **Poor Boy Avionics**, San Angelo, Texas
- **Preferred Avionics & Instruments**, Howell, Michigan
- **Premier Avionics**, Fort Wayne, Indiana
- **Private Sky Aviation**, Fort Myers, Florida
- **Prodigious Jet Services LLC**, Lake Worth, Florida
- **Q.F. Avionics Center Ltd.**, Red Deer, Alberta, Canada
- **Quest Avionics Inc.**, Ocala, Florida
- **RainAir Avionics Services**, Albertville, Alabama
- **Signature TechnicAir**, Frederick, Maryland
- **SkyWorld Avionics Inc.**, Midland, Virginia
- **South Avionics Training Center**, Kissimmee, Florida

- **Southeast Aerospace Inc.**, Melbourne, Florida
- **Spirit Aeronautics**, Columbus, Ohio
- **Sun Aviation Avionics**, Vero Beach, Florida
- **Textron Aviation**, Tampa, Florida
- **Tomlinson Avionics of Florida**, Fort Myers, Florida
- **Top Flight Avionics**, Belleville, Michigan
- **Wilmington Avionics**, New Castle, Delaware

Las solicitudes para el premio 2018 estarán disponibles en línea a partir de enero de 2019. Para obtener más información sobre el premio a la AEA Avionics Training Excellence de la AEA, visite aea.net/training/ate

EAA AirVenture Oshkosh Oshkosh, Wisconsin 23 al 29 de julio del 2018

No se pierda la mayor reunión anual de entusiastas de la aviación. Desde aviones únicos e históricos hasta espectáculos aéreos de clase mundial, no te pierdas la Celebración de la Aviación más Grande del Mundo. La AEA distribuirá copias gratuitas de Guías para Pilotos (Pilot Guides) de este año a cientos de propietarios de aeronaves y pilotos en las cabinas número 2035/2036 en el Hangar B. [Mas...](#)



La Nueva Tecnología de Sensores incrementa el momento para CiES

Artículo por Christine Knauer

La nueva tecnología de detección de combustible está salvando vidas e impulsando las ventas en la empresa CiES. La empresa con sede en Bend, Oregón, diseña, desarrolla y fabrica sensores de nivel de combustible para aviación para OEM, MRO y propietarios de aeronaves/operadores. A diferencia de

Continúa en la página siguiente





Continuación de la página anterior

los sensores tradicionales que miden el combustible con una unidad de detección en el combustible, la detección de campo magnético de CiES lo hace sin tocar el combustible, lo que lo convierte en una opción más segura.

“Es un sistema simple que puede modernizarse sin ningún tipo de sistema electrónico en el tanque”, dijo Scott Philiben, fundador y presidente de CiES. “Después de TWA 800, la FAA cayó bastante fuerte en los sensores del depósito de combustible, prohibiendo cualquier tipo de arcos eléctrico y/o chispas. Emitió una circular de asesoramiento que solo se aplicaba a aviones de la Parte 25, pero la Administración Federal de Aviación (FAA) y los fabricantes ahora lo están aplicando a aviones de la Parte 23”. [Mas...](#)

El FAA acepta las normas de ASTM para el cumplimiento de la Parte 23

El 11 de mayo de 2018, la FAA publicó una “Notificación de disponibilidad” con una solicitud de comentarios. Este aviso anunció la disponibilidad de 63 Medios de Cumplimiento basados en 30 estándares de consenso publicados por ASTM Internacional (American Society for Testing and Materials) desarrollados por el Comité F44 de ASTM sobre Aviación General.

Un total de 46 de estos MOCs (Means of Compliance) fueron aceptados y consisten en las normas de consenso publicadas de ATSM y los 17 MOCs restantes están compuestos por una combinación de normas de ASTM y cambios del FAA. El administrador de la FAA, Daniel K. Elwell, considera que estos MOC son un medio aceptable, pero no el único para mostrar el cumplimiento de las reglamentaciones aplicables en la Parte 23, enmienda 23-64, para aviones de categoría normal. Se recomienda a las estaciones de reparación que revisen la “Notificación de

disponibilidad” para obtener la información completa. Los comentarios deben recibirse a más tardar el 10 de julio de 2018. [Mas...](#)

Nueva aplicación de Avionics News para dispositivos Android ahora disponible

¡Atención usuarios de Android! *Avionics News* lanzó recientemente una aplicación para dispositivos Android, que permite a miles de clientes de Android en todo el mundo ver los temas actuales y archivados de la revista mensual de la AEA. Aunque *Avionics News* ha producido una aplicación para dispositivos iOS desde octubre de 2012 y una versión web desde noviembre de 2011, la nueva aplicación de *Avionics News* para usuarios de Android es una adición bienvenida a la circulación de la revista y sin duda aumentará el número de lectores. [Mas...](#)



Procedimientos de instalación e inspección para ELT y receptores

Como recordatorio, la FAA actualizó el circular de asesoramiento 91-44A, Procedimientos de instalación e inspección para transmisores y receptores de localizadores de emergencia, con Cambio 1 actualizado el 1 de febrero de 2018. Esta revisión de la CA incluye los procedimientos para ELT de 406 MHz y debe revisarse por cualquier persona que instale, inspeccione o mantenga un ELT. [Mas...](#)

Continúa en la página siguiente





Continuación de la página anterior

Las Ventas Mundiales de Aviónica y Aviación General subieron un 13 por ciento en el primer trimestre

La Asociación de Electrónica de Aeronaves (AEA) lanzó recientemente su informe de mercado de aviónica de 2018 del primer trimestre.



En los primeros tres meses del año, las ventas totales de aeronaves comerciales y de aviación en todo el mundo ascendieron a \$639,796,979 o más de \$639 millones según lo informado por las compañías participantes. La cifra representó un aumento del 13 por

ciento en las ventas totales en comparación con la cantidad del primer trimestre de 2017 de \$566,179,780.61 o más de \$566 millones. De los más de \$639 millones en las ventas del primer trimestre de 2018, el 56.8 por ciento provino del mercado de retro-adaptación (retrofit), mientras que las ventas adelantadas subieron al 43.2 por ciento de las ventas del primer trimestre. [Mas...](#)

A diferencia de la Charla en la Industria, ¡Estos son Sistemas Certificados!

La presidenta del AEA, Paula Derks, estableció la situación con respecto a la reciente introducción de equipos certificados de bajo costo que utilizan un método simplificado de cumplimiento para llevarlos al mercado. Derks señaló en la columna del Punto de Comunicación de este mes publicada en Avionics News: “Al final del día, los fabricantes están utilizando un método para certificar productos con

regulaciones que se han escrito por años. TODOS ESTÁN TODAVÍA CERTIFICADOS... pero el camino hacia la certificación es a través de PMA (Parts Manufacturer Approval) y no de TSO (Technical Standard Order). Por lo tanto, a pesar de todas las protestas de que la Administración Federal de Aviación (FAA) está permitiendo que equipos no certificados sean instalados en aeronaves certificadas, ESO SIMPLEMENTE NO ES VERDAD.

Si estubo en Las Vegas en marzo para la Convención y Feria Comercial anual del AEA (AEA International Convention & Trade), fuiste testigo de varios productos y servicios nuevos anunciados en la industria de la aviónica.

Un tema que parecía dominar el espectáculo era la introducción de equipos certificados nuevos y de menor costo utilizando un método simplificado de cumplimiento para llevarlos al mercado. Esta es una gran noticia. Lo que no es bueno es la continua confusión acerca de cómo estos productos llegaron al mercado. Después de tres años de intentar aclarar el proceso de certificación de estos nuevos productos, personas, incluso los propios fabricantes - etiquetan incorrectamente estos productos como “No certificado”. Eso simplemente no es verdad.

Todo el mundo recuerda hace tres años cuando la Asociación de Aviones Experimentales (EAA) introdujo un nuevo certificado de tipo suplementario para Dynon D10. Ese anuncio sacudió a la industria durante unos meses y la gente exigió saber por qué la Administración Federal de Aviación (FAA) le dio un trato preferencial a la EAA al llevar esta pieza de equipo no certificada a un avión certificado.

WOW, disminuyamos la velocidad un poco y tomemos aliento. Primero el EAA no recibió tratamiento preferencial; simplemente utilizo las regulaciones actualmente escritas para aprobar el Producto Dynon como parte del STC

Continúa en la página siguiente





Continuación de la página anterior

(Supplemental Type Certificate) en lugar de usar el método tradicional de TSO (Technical Standard Order). En la certificación STC, utilizó el nuevo estándar de validación del sistema ASTM como alternativa medios de cumplimiento en lugar de ir a la ruta normal de RTCA (Radio Technical Commission for Aeronautics). El proceso simplemente no se había hecho antes, entonces naturalmente se produjo confusión en la industria.

En segundo lugar, tan pronto como se introdujo ese producto, la gente comenzó a referirse a ella como “no certificada”. Mientras los productos Dynon fueron aprobados a través de partes comerciales de la categoría de las regulaciones, el producto en sí era certificado a través del EAA STC. Todas las partes de seguimiento introducidas desde la EAA STC han sido certificadas.

Al final del día, los fabricantes están usando un método para certificar productos con regulaciones que se han escrito por años. AÚN ESTÁN CERTIFICADOS ... pero el camino a la certificación es a través de PMA y no TSO.

Entonces, a pesar de todas las protestas de que la FAA está permitiendo que equipos no certificados sean instalados en un avión que está certificado, SIMPLEMENTE NO ES CIERTO.

Si recordará hace aproximadamente 10 años, el mercado de retro-adaptación (retrofit) para el antiguo avión CAR 3 tenía todo pero quedo en nada. En ese momento, muchas de las instalaciones de aviónica fueron portátiles, iPads y dispositivos de mano. Estas aeronaves y ese sector del mercado estaban seriamente marginados.

Durante esos años, la junta directiva del AEA formalizó un comité para involucrar a los fabricantes y tiendas para examinar este cambio de paradigma. Uno de los elementos identificados por el comité fue el costo logístico de producir aviónica de alto costo. El comité encontró que el costo de la certificación fue un

factor importante en la decisión del precio final. Esta conversación fue paralela a la formación de la Parte 23 proceso de reescritura y muchas de las frustraciones y/o problemas identificados por este comité que fueron llevados al comité de reglamentación de Parte 23.

Durante la última década, ambas la industria y la FAA han estado trabajando fuerte para modernizar la certificación de la Parte 23 de estándares para aviones pequeños, en un esfuerzo para promover la mejora en instalación de equipos. Como resultado de la Parte 23 lo cual reescribe así las numerosas iniciativas de la industria (incluyendo nuestras iniciativas), la introducción de estas nuevas alternativas de bajo costo tienen revigorizado un sector por lo demás moribundo de actualizaciones de aeronaves recreativas.

En muchos casos, el consumidor revitalizado no se detiene con simples instalaciones de equipos alternativos; esta la emoción renovada que se refleja en su totalidad en las actualizaciones del sistema.

Si lees blogs tipo clubs y/o Facebook, encontrarás que los propietarios de estos aviones están encantados con las nuevas ofertas de menor costo. Y nosotros deberíamos serlo también ya que esto es una oportunidad en el mercado para nosotros ya que tradicionalmente ofrecen nuestros productos certificados y servicios a lo tradicional por Parte 23, 25 y 27 del mercado.

Un tema común durante la reescritura de las regulaciones de la Parte 23 era “el doble de seguridad a la mitad del costo”. Eso suena cierto aún más hoy. Para este segmento de viajero recreativo, ahora tienen una plétora de emocionantes opciones de sistemas de aviónica “CERTIFICADOS”; y las tiendas de aviónica tienen potencialmente una nueva fuente de ingresos.

Vamos a continuar y recordar que contrariamente a la charla de la industria, estos son sistemas certificados.

Continúa en la página siguiente





Continuación de la página anterior

Presentaciones de la Convención AEA ahora disponibles para los miembros

Muchas de las presentaciones reglamentarias y técnicas realizadas durante la Convención y Feria Comercial Internacional del AEA del 26 al 29 de marzo en Las Vegas, están disponibles en línea.

Los miembros del AEA deben usar su nombre de usuario para acceder a esta información. [Mas...](#)

Redimec es ahora centro autorizado de reparaciones y servicios de BendixKing en Sudamérica

Redimec, la empresa Argentina con 25 años en el rubro aeronáutico, anunció con orgullo sus nuevos lazos con la compañía BendixKing: Desde hace años Redimec representa a esta empresa líder del mercado aeronáutico pero recientemente se ha convertido además en CENTRO AUTORIZADO DE REPARACIONES Y SERVICIOS DE BENDIXKING EXCLUSIVO en Argentina y otros países de Sudamérica.

En enero de 2018 BendixKing lanzó su programa de servicios de reparación y overhaul, inspirado en los comentarios de clientes y estableció que solamente la misma compañía o un centro de reparación autorizado podrán reparar o hacer overhaul de equipamiento BendixKing. Este programa fue pensado para proveer servicios de mayor calidad y satisfacción y para ello BendixKing seleccionó un grupo de partners basándose en su compromiso y capacidad para realizar reparaciones efectivas y de calidad sobre equipos de la marca. Redimec aparece en el listado como único centro

autorizado en la región sudamericana.

En su anuncio, BendixKing destacó que los operadores podrán elegir reparar sus equipos en la planta de BendixKing o en uno de los centros de reparación autorizados y que más allá de cuál sea su elección, recibirán el mismo tipo de soporte con la ventaja de reducir los tiempos y costos de tránsito con su elección.

Por su parte, el Sr. Michele Perrone, Sr.



Sales Manager de BendixKing Avionics para Latinoamérica, expresó sus felicitaciones a Redimec y dijo que “BendixKing se enorgullece por contar con Redimec como dealer y centro de reparación exclusivo en Argentina”

Redimec, lleva 25 años brindando servicios aeronáuticos de primer nivel en Argentina y la región, y hoy en sus dos estaciones reparadoras certificadas por organismos reguladores de la aeronavegación, sigue ofreciendo soluciones en aviónica de calidad internacional con el aval de los fabricantes líderes del mercado. El equipamiento tecnológico (incluyendo impresión láser y corte automático de cables, corte automatizado de paneles metálicos, cámara climática, entre otros) y el grupo de trabajo altamente calificado completan las condiciones que hacen de Redimec una opción sólida y preferencial en el mercado aeronáutico regional tanto para clientes como para fabricantes. □

www.aea.net