28 AÑOS

AERO MARKET

www.aeromarket.com.ar
@AeromarketAR

Argentina, SEPTIEMBRE 2018

AÑO XXVIII - Nº 228

INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA AVIACIÓN CIVIL

El Falcon 2000 LXS

PÁGINA 26

Un asunto delicado

Editorial: Consideraciones sobre la actualización del Código Aeronáutico.

PÁGINA 3

XXVII Congreso Mercosur y Latinoamericano de Aviación Agrícola

PÁGINAS 21 y 22

aviaser
SOCIEDAD ANONIMA

Beechcraft | Cessna | Hawker
TEXTRON AVIATION

Si está pensando en renovar su aeronave, nosotros tenemos lo que necesita

AERONAVES NUEVAS Y USADAS GARANTIZADAS • ASESORAMIENTO PERSONAL
FINANCIACIÓN • INSPECCIONES PRE COMPRA • HANGARAJE
SERVICIO TÉCNICO OFICIAL • REPUESTOS ORIGINALES
CON EL RESPALDO DE TEXTRON AVIATION

Aeropuerto Internacional San Fernando
Ruta 202 y Balcarce, Provincia de Buenos Aires
Tel. (54 11) 5295-9100
info@aviaser.com.ar
www.aviaser.com.ar

EDITORIAL

"Confieso que no profeso a la libertad de prensa ese amor completo e instantáneo que se otorga a las cosas soberanamente buenas por su naturaleza. La quiero por consideración a los males que impide, más que a los bienes que realiza".

La democracia en América
Alexis de Tocqueville

Un asunto delicado

Por **Luis Alberto Franco**

El ministro Guillermo Dietrich es el máximo responsable de la aviación civil argentina. Desde diciembre de 2015 está a cargo del diseño e instrumentación de la política aeronáutica y, luego de transcurridos más de dos años, resulta muy difícil comprender algunas de sus más sensibles decisiones en la materia.

Una de las últimas resoluciones del titular de Transporte fue la creación de la "Comisión para la elaboración del proyecto de reforma, actualización y armonización del Código Aeronáutico Argentino" y la designación del abogado Agustín Rodríguez Grellet como su presidente. Que el Código requiere una modernización es opinable, pues autorizadas espadas del Derecho Aeronáutico han expresado que se trata de una obra coherente que sólo merece retoques puntuales en algunos pocos artículos; mas la designación del ex presidente de la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) resulta claramente inadecuada por dos razones: no ser un jurista acreditado en la materia y los claroscuros de la gestión de la que acaba de ser desplazado.

Hay varios aspectos que no podemos soslayar frente a la forzada decisión de reformar un grupo de normas legales sistemáticas que en la forma de un código regularán a la aviación civil por largo tiempo. Uno de relevancia es quién encabezará el equipo que la estudiará y quiénes lo secundarán en la tarea.

Hace unos meses se presentó en la Universidad de la Defensa (UNDEF) una recopilación de ensayos que bajo el título "Aportes para un Nuevo Código Aeronáutico" reunía a varios autores que aportaban su visión en los diversos aspectos de la aviación a considerarse en la reforma. El trabajo, más allá del valor jurídico que no es objeto de esta nota considerar, demostraba la preocupación que mujeres y hombres del Derecho le asignan a tamaña empresa.

Agustín Rodríguez Grellet manifestó reiteradamente ser coautor de la ley que durante el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner creó EANA, una empresa estatal que va en sentido contrario al moderno modelo que analizan y pretenden emular los países de mayor tradición aeronáutica del mundo. Más allá de este dato, que bien podría considerarse un juicio de valor, el desempeño del señor Rodríguez en su puesto de presidente de la empresa de marras ha dejado varios interrogantes que su jefe inmediato, el ministro de Transporte, debiera haber considerado antes de designarlo al frente de una misión

institucional tan delicada como la de establecer la máxima norma de la aviación civil. Veamos algunos de ellos: *(cont. pág. 4)*

(viene de pág. 3) 1) Durante la gestión de Rodríguez Grellet se cubrieron de manera discrecional posiciones directivas en EANA, es decir, sin que se instrumentaran concursos a pesar de ser política de la actual Administración el profesionalizar y jerarquizar la carrera de funcionario público. Esto es particularmente serio en una organización nueva y, por lo tanto, sin personal.

2) Se comenzó a gestionar la compra de aviones Challenger 601-3A que no eran necesarios o, en el mejor de los casos, resultaban inadecuados para las misiones de búsqueda y rescate o verificación de radioayudas que se esgrimían como la razón de la adquisición. Además, las aeronaves eran usadas y de onerosa puesta en servicio y mantenimiento[1].

3) Se contrataron–otra vez discrecionalmente– entre 6 y 8 pilotos que cobraron[2] más de 140.000 pesos mensuales sin que existieran aviones para volar.

4) Se habría contratado –o al menos recomendado su adjudicación directa– el entrenamiento en el exterior para por lo menos un piloto por la suma de USD 219.000[3].

5) Se firmó un convenio con la RMIT University de Australia para la capacitación en el idioma inglés, algo que claramente se podría haber realizado en el país tanto con instituciones privadas como con universidades nacionales.

6) No se comprende por qué –luego de tanto tiempo– EANA publicó recientemente una "Convocatoria (a) Capacitadores" para "sumar (...) responsables" de dictar a sus colegas de dependencia la actualización en fraseología aeronáutica normada en los idiomas español e inglés.

7) En casi dos años no se dio a conocer el balance de EANA (al mes de mayo la Sindicatura General de la Nación no lo había recibido. Sería muy necesario hacer ahora que está comenzando una nueva gestión en la empresa una auditoría integral).

8) No se avanzó en la organización de meteorología dentro de EANA, un área que por la ley de creación debería tener la "empresa".

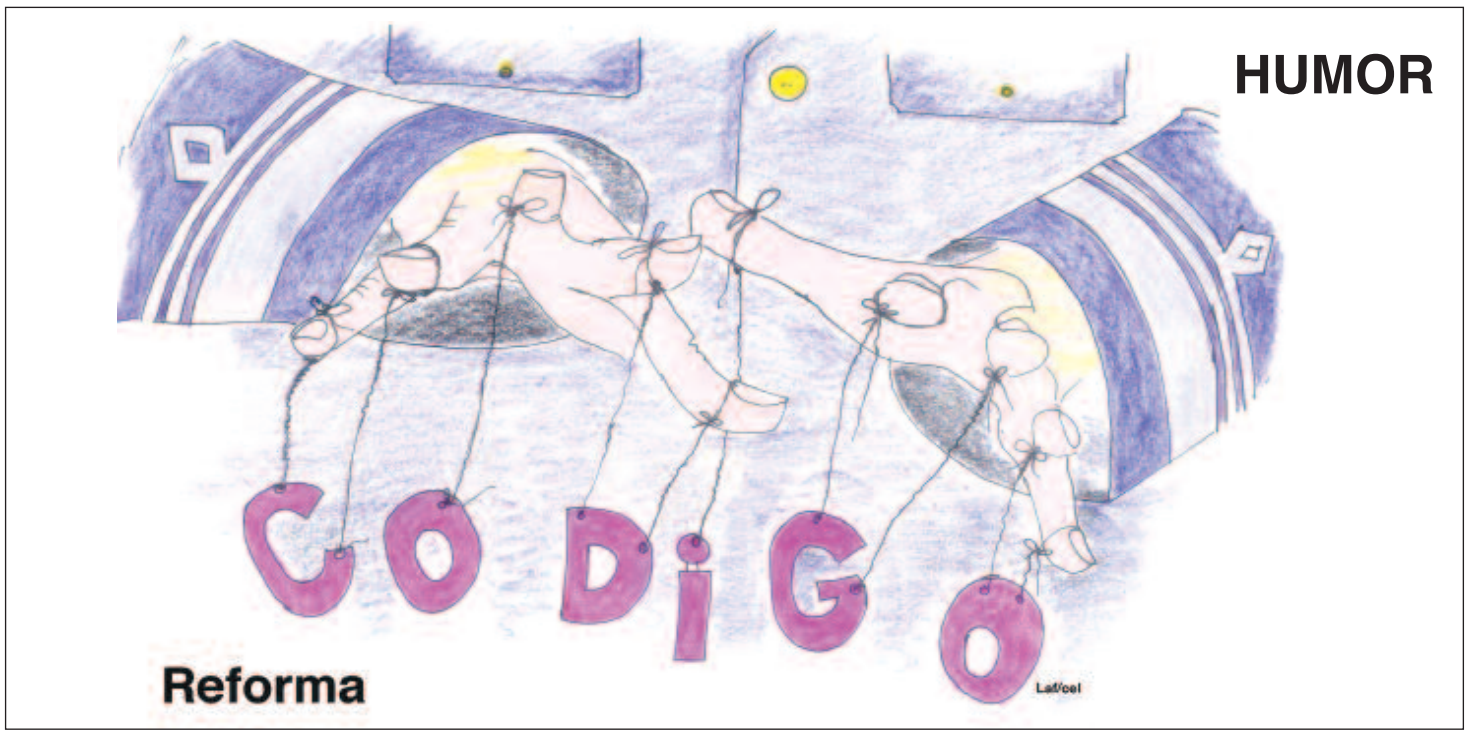
Los errores cometidos por el ex funcionario son sólo algunas muestras que permiten comprender el motivo de su alejamiento de la conducción de EANA, pero no la decisión ministerial del licenciado Guillermo Dietrich de ponerlo al frente de la coordinación de los estudios para modificar el cuerpo legal que estaría llamado a regir a la aviación civil por varios años.

Genera suspicacias también que Rodríguez Grellet, una persona largamente vinculada con la Fuerza Aérea Argentina, haya sido clave para la creación de EANA y se incorpore ahora a la comisión que propondría la renovación del Código Aeronáutico Argentino. La suspicacia no puede ser dejada de lado si se considera que los servicios de tránsito aéreo y navegación siempre han sido un objetivo apetecido por los militares aeronáuticos, y el Código podría ser la llave legal de una injerencia militar en la aviación civil bajo el siempre "rentable" argumento de la necesidad del más estricto control del espacio aéreo en bien de la seguridad, el combate del narcotráfico y otros crímenes transnacionales.

La comunidad aeronáutica civil, los legisladores nacionales y la opinión pública deberían vigilar los próximos movimientos en torno a este delicado asunto, ya que la razón de las decisiones que se tomaron no parece haber despertado la preocupación de nadie, aunque está claro que podría ser el origen de serias dificultades para todos.

[1] Al momento no se sabe si esa compra se ha cancelado o postergado o, si ese fuera el caso, el costo en que se incurrió hasta el momento en esa transacción. Algunas fuentes estiman que el Estado Nacional sumaría hasta el momento gastos por USD 4.000.000 en la operación.

[2] La contratación figuraba en la página de EANA pero fue borrada. Al día de hoy no tenemos respuesta a la consulta sobre este tema. La página que brindaba la información es: https://www.eana.com.ar/media/1724/justificaci%C3%B3n.pdf. Sin embargo, según copia de documentación en nuestro poder, el Expediente Nº 3.000.100 (Tipo y Clase y Nº de Procedimiento: Contratación directa por Excepción Nº79/2018), hoja foliada 87, con la firma de un gerente de EANA, confirmaría por lo menos la intención de realizar esta contratación.



AeroGalvez

Nº 1 en Calidad y Trazabilidad
Directo a Todo el País

PLANTA DE MORÓN
Figueroa Alcorta 500 - MORÓN
BUENOS AIRES
CEL: 1534997000
administracionmoron@aerogalvez.com.ar
34°40´45´´S 058°38´87´´W 3KM SW Morón 29

AEROPLANTA VILLA MARIA
CONSEJAL EIZMENDI 442. CP: 5800
RIO CUARTO, CORDOBA
CEL: 3585 489561
garciaeduardoh@gmail.com
32°19´36° S 63°13´42W - COTA: 202mts

AEROPLANTA EN GALVEZ
RUTA 80 KM 20 S/N - GALVEZ
CP:2252 - SANTA FE
TEL: 03404-431111
CELS: 3476 697898 / 3404 534579
3404 501452 /3404 511011
aerogalvez@hotmail.com
32°02´S 61°11´W

AEROPLANTA CORONEL OLMEDO
AV. 11 DE SEPTIEMBRE
(EX CAMINO A 60 CUADRAS)
KM 7 Y ½, B° CORONEL OLMEDO
CP: 5119 - CORDOBA
CEL: 351 5905998
marekaviacion@gmail.com
33°04´06S 06°04´01W

AEROPLANTA TERMAS
TERMAS DE RIO HONDO
SANTIAGO DE ESTERO
AEROPUERTO DE TERMA
CEL: 341 3493690
aerogalvez@hotmail.com
27° 30´ 38´ S, 64° 56´ 54´ O

Tel.: 03404 431111 / 501452

Sólo Aerocombutibles Jet A 1, Avgas 100LL y Avgas UL 91

Apuntes aeronáuticos / Por **Arturo Emilio Grandinetti***

10 PREGUNTAS PARA UN PILOTO 10

1. ¿Cuál será la altitud por densidad de una pista a 2000 pies de altitud de presión si la temperatura ambiente es de 17º C?
a. 1800 pies.
b. 2000 pies.
c. 2800 pies.

2. ¿Cuál será la temperatura y la altitud por densidad en el caso de la pregunta anterior en condiciones ISA?
a. 11º C/ 2000 pies.
b. 9º C/ 2000 pies.
c. 17º C / 22800 pies.

3. ¿Qué significa ISA en la pregunta anterior?
a. International Standard Atmosphere.
b. Instrument Stociety of America.
c. International Standard Air.

4. ¿Qué significa la sigla OAT en castellano?
a. Tiempo faltante a la alternativa.
b. Temperatura del Aire Exterior.
c. Temperatura del agua a nivel medio del mar.

5. ¿Cómo se comporta la potencia del motor a medida que se asciende?
a. Aumenta.
b. Se mantiene constante.
c. Decrece.

6. ¿En una aproximación a un aeródromo que se encuentra a 6000 pies de altitud por densidad, cómo será la trayectoria del patrón de tránsito y la velocidad terrestre respecto de otro aeródromo a nivel del mar?
a. Más amplia y la aproximación más rápida en especial en final corta.
b. Igual.
c. Más amplia y la aproximación más lenta

7. ¿Cómo es la TAS respecto a la IAS en el caso de la pregunta Nro.6?
a. La TAS es mayor que la IAS.
b. La TAS es igual..
c. La IAS es mayor.

8. ¿Por qué la VNE de un helicóptero varía inversamente con el incremento de la altitud?
a. Porque tiene más inercia.
b. Porque está referida a la IAS.
c. Porque es más segura.

9. ¿Cómo se comporta la sustentación aerodinámica a medida que la altitud por densidad aumenta?
a. No varía.
b. Mejora notablemente.
c. Se deteriora notablemente.

10. ¿Cómo se puede obtener la altitud de presión con el altímetro de un avión?
a. Colocando 29,92" ó 1013,2 Hpa. en la ventanilla Kollsman se lee la altitud de presión.
b. Colocando el QNH en la ventanilla Kollsman se lee la altitud de presión.
c. Colocando el altímetro en cero se lee en la ventanilla Kollsman.

Respuestas en página 20

* El Gral. Arturo E. Grandinetti fue Comandante de la Aviación de Ejército de la Argentina. Tiene las máximas licencias profesionales, militares y civiles de la Argentina y los Estados Unidos.

Embry-Riddle: Una larga tradición de capacitación

Embry-Riddle es una conocida universidad aeronáutica por una de sus sedes, la de Daytona Beach, Florida. La institución tiene desde hace años un centro de capacitación en Brasil. Aeromarket tuvo oportunidad de conversar con Fabio Campos, director ejecutivo de la universidad para América Central y Sudamérica. Presentamos aquí algunas precisiones sobre el origen desarrollo y futuro de la universidad en la región.

Aeromarket: —Embry-Riddle es una institución reconocida, pero desde hace tiempo se basa en Brasil, la pregunta es: ¿desde cuándo está Embry-Riddle en Brasil y qué es lo que piensa una institución a nivel mundial sobre la región en términos de aviación?

F.B.F.C: —Tenemos una larga historia con Brasil, que data de la década de 1940. Durante el esfuerzo de la Guerra, nuestro cofundador, John Paul Riddle, se mudó a Sao Paulo, Brasil, junto con docenas de profesores y laboratorios para establecer la Escola Tecnica de Aviaçao (ETAv), en asociación con la Fuerza Aérea Brasileña. La Escuela graduó a miles de estudiantes para esa fuerza en más de 25 programas diferentes entre los años 1943 y 1946, período en que Embry-Riddle se asoció con la escuela. Desde la década de 1950, las escuelas han sido administradas y operadas por la Fuerza Aérea Brasileña y hoy es la Academia de la Fuerza Aérea más grande de Brasil. Más recientemente, Embry-Riddle regresó a Brasil en 2015, para apoyar con educación de calidad el crecimiento exigente de la aviación en la región con foco en la investigación aplicada y la formación de profesionales. Nuestra visión global siempre ha sido apoyar el crecimiento de la aviación con educación y capacitación. Hemos identificado áreas alrededor del mundo donde este crecimiento exigirá más recursos humanos. Centroamérica y Sudamérica son, sin dudas, algunas de las regiones donde el crecimiento de la aviación requerirá una fuerza de trabajo altamente capacitada.

— Dentro de esta "misión y visión" hacia la región, ¿cómo observa las particularidades de América Latina, por qué es atractivo entrenar con usted aquí en lugar de Estados Unidos?

— La región tiene un tremendo potencial. La industria de la aviación ha crecido y seguirá creciendo a tasas mucho más elevadas que Estados Unidos y Europa, por ejemplo, sin embargo, detectamos que falta una institución como la nuestra. El objetivo de Embry-Riddle es llenar este hueco educativo en la región, permitiendo que la industria continúe creciendo de manera eficiente con profesionales altamente entrenados. Al estar en la región esperamos formar más profesionales de la aviación, en lugar de limitarlo a aquellos que pueden estudiar en los Estados Unidos.

— En este momento, ¿cuál es el área de mayor interés para quienes toman cursos?

—Ciencias Aeronáuticas, Operaciones de Aviación, Seguridad de la Aviación, Administración de Negocios de Aviación, Operaciones y Gestión de Aeropuertos, Ingeniería de Aviación e Inglés Aeronáutico.

—¿Existen enfoques para trabajar con las autoridades aeronáuticas de los países de la región y, en este caso, ¿cuáles son las áreas donde habría más interés?

—Lo estamos haciendo. De hecho, trabajamos con todas las autoridades aeronáuticas de Brasil. Nuestro objetivo también es apoyarlos en sus misiones, ya que regular y educar a la industria de la aviación en escenarios de alto crecimiento puede ser un desafío. Principalmente, nuestras interacciones con ellos están relacionadas con el entrenamiento profesional y la educación. Las áreas varían mucho, pero incluyen regulación de aviación, seguridad y aeropuertos.

—Y mirando hacia el futuro ¿cuáles son los planes de Embry-Riddle en América Latina?

—Esperamos establecer una presencia a largo plazo en la región, apoyando verdaderamente el crecimiento de la aviación que prevemos y esperamos. Toda la región podrá contar con Embry-Riddle para una educación y entrenamiento de calidad, ya sea profesional o académicamente desarrollada.

—¿Trabajan más con los estados que con particulares?

—Siendo una institución académica especializada, tenemos interacción tanto con autoridades como con empresas privadas, que precisan de nuestros contenidos y experiencias.

—Si tuviera que definirme tres o cuatro distintivos de Embry-Riddle ¿cuáles sería? *(cont. p. 7)*

*(viene de p. 6)**—Esperamos establecer una presencia a largo plazo en la región, apoyando verdaderamente el crecimiento de la aviación que prevemos y esperamos. Toda la región podrá contar con Embry-Riddle para una educación y entrenamiento de calidad, ya sea profesional o académicamente desarrollada.*

—¿Tiene Embry-Riddle presencia en Argentina?

—La universidad tiene 2 grandes campus en EE.UU. (Daytona Beach, en Florida y Prescott, Arizona), pero también un campus global (Worldwide) donde alumnos de todo el mundo pueden aplicar para estudiar los programas –a distancia– pero con el mismo rigor académico que el de la modalidad presencial.

Salvo el entrenamiento de vuelo, todos los demás contenidos (carreras de grado, posgrado, MBA, PhD) están disponibles, como así también una oficina de Educación Profesional (ProEd), destinada principalmente a empresas.

Como muestra del interés en el Cono Sur de Latinoamérica, ER tiene un consultor local que colabora activamente para generar vínculos entre los actores gubernamentales y regulatorios, como así también entre las empresas y potenciales estudiantes.

1

GRAGEAS

El Longitude visitó fugazmente Buenos Aires

El Cessna Citation Longitude pasó por Buenos Aires el pasado miércoles 22 de agosto, en un tour que permitió la visita de potenciales clientes que pudieron apreciar una aeronave de extraordinario rendimiento, una espaciosa cabina y, entre otras ventajas, un alcance de 3.500 millas náuticas que posibilita una optima operación tanto regional como de viajes internacionales largos. Esta capacidad de llevar cuatro pasajeros a 6,482 kilómetros, a una velocidad de 882 km/h y hasta 12 personas abordo en vuelos más cercanos, hacen del una aeronave de gran eficiencia y confort como avión de negocios.

En cuanto a motores, la aeronave es propulsada por dos Honeywell HTF7700L, con una potencia de 7.600 libras de empuje. Mientras que a suite aviónica es la Garmin 5000

GRACIELA B. PIERI

SEGUROS AERONÁUTICOS

Productora-Asesora Patrimoniales y Vida
Matr. S. S. N 63513

Psje. Quebracho 4804 (C1431AZB) - CABA - Argentina
Tel.: (54-11) 4543-2517 // Cel. (011) 15 6568-0747
graciela.pieri@gpasesores.com.ar - graciela.pieri@hotmail.com

C.A.P.B.A.
CAMARA DE AEROAPLICADORES
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
Volemos juntos

Barrera 777 – (6640) – Bragado,
Pcia. De Buenos Aires
Tel. Secretaría:
02342 – 15530260
secretariacapba@gmail.com
www.aeroaplicadores.org.ar

CAMARA DE EMPRESAS AGROAEREAS CORDOBESAS
1979
C.E.A.C.
AVIACIÓN AGRICOLA

Cámara de Empresas
Agroaéreas Cordobesas

27 años
ininterrumpidos

Belgrano 594 (2580) Marcos Juárez – Cba
Tel./Fax: 03583-497068

Presidencia: veronjp@coyspu.com.ar
Secretaria: aleabrile@hotmail.com

Auspicia a Aeromarket

Cámara de Empresas
Agroaéreas del Chaco

Telefax: (03713) 420968 • (03722) 461847
E-mail: ceach@fearca.org.ar

Accidente fatal de un EC225 en Noruega

Investigación AIBN

Se determinó que el mismo fue causado por una rotura por fatiga.

El 5 de julio la AIBN (Junta de investigación de Accidentes de Noruega) dio a conocer el informe final sobre el accidente fatal ocurrido el 29 de abril de 2016, cerca de la isla noruega de Turøy, en el cual murieron los trece ocupantes de un Airbus Helicopters EC225LP. El accidente fue causado por la separación del disco del rotor principal en vuelo. La AIBN determinó que la falla fue resultado de "la rotura por fatiga en un engranaje planetario de la segunda etapa en el módulo epicíclico de la caja de engranajes del rotor principal". La Junta además encontró "fisuras iniciadas desde un micro agujero en la superficie que se extendieron debajo de la misma. No hay relación entre lo actuado por la tripulación y el accidente. La AIBN también excluyó no conformidades de material y fallas mecánicas, así como acciones de mantenimiento del operador de la aeronave". El helicóptero era operado por CHC para Statoil.

La AIBN determinó, específicamente, que "la rotura por fatiga iniciada desde un micro agujero en la superficie de la cara exterior superior del rodamiento se propagó debajo de la superficie a la vez que produjo una limitada cantidad de partículas a causa del astillado antes de dirigirse a los dientes del engranaje y fracturar su borde sin ser detectada. La investigación mostró que la combinación de propiedades del material, tratamiento de la superficie, diseño, entorno de cargas operativas y restos dieron como resultado un ambiente propicio para que ocurriese la falla, sin que fuera anticipada previamente".

La AIBN declaró que la tripulación no tuvo advertencia de la falla. "El helicóptero había finalizado un descenso desde 3000 pies y se había nivelado a 2000 pies con una velocidad de crucero de 140 nudos por alrededor de un minuto. El vuelo era normal y la tripulación no recibió advertencias antes que el rotor principal se separase del helicóptero. La aeronave impactó en una pequeña isla cerca de Turøy, al NW de Bergen. Partes del helicóptero se diseminaron en una gran área de cerca de 180.000m2 tanto en tierra como en el mar. El rotor principal cayó a 550 metros del lugar del impacto. La fuerza del impacto destruyó el helicóptero antes que la mayor parte de los restos continuasen hacia el mar. El combustible del helicóptero se prendió fuego, lo que causó un incendio en la costa".

Durante el desarrollo de la investigación, la AIBN encontró que "sólo unos pocos engranajes planetarios de la segunda etapa de helicópteros Airbus Helicopters EC225LP y AS332L2 llegaron a alcanzar su límite de vida en horas, porque se los descarta durante inspecciones de overhaul o durante mantenimiento no programado a la transmisión principal".

Recomendaciones de seguridad

Como consecuencia del accidente, la AIBN publicó una docena de recomendaciones de seguridad, entre las cuales están las siguientes:

• Que EASA (Agencia Europea de Seguridad Aeronáutica) elabore normas para motores y sistemas de confiabilidad operativa de helicópteros, los cuales podrían ser aplicados a helicópteros que desarrollan misiones off-shore y otras operaciones similares con la finalidad de mejorar la seguridad.

• Que EASA revise y mejore las disposiciones y procedimientos existentes aplicables a partes críticas de helicópteros a fin de asegurar que los supuestos de diseño son correctos durante la vida útil.

• Que EASA ordene se investigue el desarrollo de fisuras en rodamientos endurecidos por cementación de alta carga usados en helicópteros.

• Que EASA evalúe la necesidad de modificar los requisitos normativos relacionados con los procedimientos o instrucciones para la aeronavegabilidad continuada de partes críticas en helicópteros para mantener la integridad de diseño luego de haber sido sometidos a todo evento atípico (la transmisión principal del helicóptero accidentado se cayó de un camión cuando se la transportaba y fue inspeccionada y retornada al servicio).

• Que EASA revise las especificaciones para la certificación de helicópteros de grandes dimensiones (CS-29) para introducir requerimientos sobre el funcionamiento del sistema de detección de partículas metálicas de la transmisión principal, dado que actualmente no especifica las características y funcionamiento de dicho sistema.

• Que EASA desarrolle especificaciones para la certificación de helicópteros de grandes dimensiones para introducir en requerimiento de diseño de forma tal que ninguna falla en los componentes internos de la transmisión principal cause una falla catastrófica.

Parte de los restos sobre los que trabajaron los investigadores.

La AIBN también recomendó que "Airbus Helicopters revise el diseño para mejorar la robustez, confiabilidad y seguridad de la transmisión principal en los AS332L2 y EC225LP".

En una declaración dada a conocer al público el día de la presentación del informe, Gilles Bruniaux, director de Seguridad de Airbus Helicopters, reconoció los resultados de la investigación de AIBN, pero también destacó que "antes de 2016, el grado de conocimiento científico y técnico disponible significaba que no era probable ni predecible que una fisura en un engranaje planetario se pudiera propagar debajo de la superficie y como resultado generar niveles muy bajos de partículas detectables. Con el conocimiento obtenido en esta investigación, Airbus Helicopters introdujo una serie de medidas de seguridad en el H225. Parte de la tecnología desarrollada es pionera para la industria del helicóptero. Airbus Helicopters continuará buscando innovaciones y mejorando los estándares de seguridad a través de un enfoque proactivo que desafíe todo lo que hacemos desde dentro de la empresa. Actualmente se encuentran en progreso trabajos en un número de mejoras potenciales al H225, y soy optimista que este trabajo complejo y mancomunado dará nuevos avances".

En particular, desde el accidente Airbus cambió los tipos de engranajes planetarios en el modelo accidentado y redujo su vida útil en horas, mejoró la captura de partículas metálicas en aceite con la introducción de un nuevo tapón magnético de entrada de flujo al motor que incrementa el régimen de captura del 12 al 50 por ciento, estableció un criterio de inspección reforzado que permite un análisis más detallado de esas partículas, incluyendo las muy pequeñas, mediante la reducción en el tamaño de la superficie definida para la remoción del módulo epicíclico a 3 mm2.

ArAvia

Número 1 en **repuestos aeronáuticos**

EL MÁS GRANDE **STOCK** DE REPUESTOS AERONÁUTICOS

SIGA NUESTRAS PROMOCIONES EN araviavt

KITS DE CILINDRO

Kits de cilindro para todos los motores **LYCOMING**

Los mejores precios del mercado

** DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN ARGENTINA **

KITS DE CILINDRO

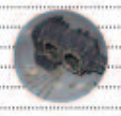
Kits de cilindro para todos los motores CONTINENTAL

Consulte nuestros precios y promociones

** GARANTÍA DE FÁBRICA **

CONJUNTOS BLOCK

MOTOR	P/N	PRECIO
O-235-L	11A26476	7.725
O-320-E BANCADA DINAFOCAL PEST. ANCHA)	11B20061-1SB	4.586
O-360-A BANCADA DINAFOCAL (PEST ANCHA)	11B20061-1SL	4.557
IO-360 / AEIO-360	LW-18399-1	5.469
IO-360 C/MAGNETO DUAL	11B20061-1DL	4.653
O-540-B	11E24000-S1	6.781
IO-540-K	11F24020-S1	6.831
IO-540 C/MAGNETO DUAL	11F24020-D1	6.864
TIO-540-J	11F24022-D3	7.108



CONJUNTOS BLOCK

MOTOR	P/N	PRECIO
IO-360-H, J, K	649286-4	Consultar
L/TSIO-360-EB, FB, GB, KB, LB, MB	658320-10	11.616
IO-470	656736A1	13.358
IO-520	656671	14.197
IO-550	656658-3	12.777

>>>> **Sin entrega de Core.** *Consultar*

CONJUNTOS CIGÜEÑAL

MOTOR	P/N	PRECIO
O-235-L	13B47431	7.003
O-320	13B47022	6.847
O-360-A BANCADA DINAFOCAL	13B47120	6.648
IO-360-C / AEIO-360	13B47219	10.522
O-540-B	13E47624	11.379
IO-540-K	13F47727	11.077

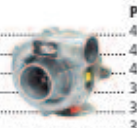
CONJUNTOS CIGÜEÑAL

MOTOR	P/N	PRECIO
C-90 / O-200	653012	6.169
IO-360	653139	8.840
TSIO-360-KB	653129	8.840
O-470-R	649141	10.752
O-470-L	652039	12.012
IO-470-R	652011	12.012
IO-520/TSIO-520	649134	11.567
IO-550	649900	10.899

>>>> **Sin entrega de Core.** *Consultar*

TURBOCOMPRESORES

N° DE PARTE	APLICACIÓN	PRECIO
CF600572-0000	AERO COMMANDER 500	4.535
409680-0011	BARON 58TC	4.724
407810-0001	CESSNA 340, 414	4.440
465292-0004	CESSNA T188	3.359
406610-0005	CESSNA T206, T207, T210	3.685
406610-0025	CESSNA T310, 401, 402	3.779
406610-0020	PIPER PA31-310, -325	3.807
409170-0001	PIPER PA31-350 CHIEFTAIN	4.630
406610-0026	PIPER PA32R-301T, SARATOGA, LANCE	4.185
CF600573-0000	PIPER PA34-200T SENECA II, PA28-RT201T TURBO ARROW III, MOONEY M20A a M20D	4.582



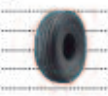
>>>> **Sin entrega de Core.** *Consultar*

DISCOS DE FRENO BLACK STEEL

N° DE PARTE	APLICACIÓN	PRECIO
APS164-01700	Pitts S-1, S-2, Cessna 150D, E, Piper PA38 c/500x5	142,57
APS164-02000	Mooney M-20, Piper PA28	149,94
APS164-02201	Piper PA24	164,93
APS164-02300	Piper PA28, PA32, PA34, PA44	137,97
APS164-02601	Cessna 120, 140, 150, 172, 175, 177, 180, 182	142,57
APS164-03006	Cessna 188 Ag Wagon, Piper PA36 Brave	321,93
APS164-03300	Piper PA25 Pawnee 235/260	147,17
APS164-04406	Piper PA-31 Chieftain	294,34
APS164-03601	Cessna 180, 185, 206	151,77
APS164-04000	Cessna 150, 172, 177, 182	149,94
APS164-05806	Air Tractor AT401, 402, 502, Thrush S-2R	317,33
APS164-06900	Beech 19, 23, Piper PA-38 Tomahawk c/600x6	179,36
APS164-21600	Piper PA32, PA34 opción heavy duty	165,56
APS164-23002	Air Tractor AT802	1.232,53
APS164-30615-4	Cessna 152, 172, 177, 182	149,73

CUBIERTAS AIR TRAC

N° DE PARTE	PRECIO
500-5-4AT	98,00
600-6-4AT	114,00
600-6-6AT	120,00
800-6-4AT	246,00
850-6-6AT	382,00



CUBIERTAS AIR HAWK

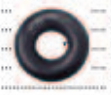
N° DE PARTE	PRECIO
500-5-6AH	104,00
600-6-6AH	126,00
600-6-8AH	134,00
15/600-6-6AH	174,00
700-6-6AH	220,00
700-6-8AH	220,00
800-6-6AH	250,00
650-8-8AH	268,00
850-10-8AH	488,00
29X11.0X10-10AH	649,60

CUBIERTAS SÚPER HAWK

N° DE PARTE	PRECIO
500-5-6SH	224,00
600-6-6SH	292,00
600-6-8SH	304,00
700-6-6SH	336,00
700-6-8SH	344,00
650-8-8SH	340,00
650-10-8SH	414,00
650-10-10SH	478,00

CÁMARAS

N° DE PARTE	PRECIO
2.80/2.50	34,00
10-3.50	36,00
12.5X4.5	114,00
800-4	258,00
500-5	118,80
600-6	99,00
15/600-6	110,00
700/800-6	115,00
850-6	191,40
650-10	120,00
8.50-10	182,50
29X11,0X10	318,00



CUBIERTAS PATÍN DE COL

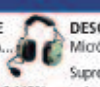
N° DE PARTE	PRECIO
2.80/2.50-4-4TT	76,00
10-3.50-4-4TT	90,00
12.5X4.5-10	450,00
500-5-10AH	124,00

NÚMERO DE PARTE	PRECIO
22x6.75-10 10TL	592,23

CUBIERTAS MICHELIN

AURICULARES

N° PARTE	DESCRIPCIÓN	PRECIO
AN-1000A	Micrófono electret, almohadillas de espuma, mono.	125
AN-1000AC-MP3L	Supresor de ruidos ANR, almohadillas de cuero, entrada para MP3, stéreo.	331
CN-1000AC	Fibra de carbono, bluetooh, supresor de ruidos ANR, almohadillas de cuero, entrada para MP3, stéreo.	592
AV100	AKG by Harman Alta gama ANR, Bluetooth Next-Gen, entr. aux., luz de mapa LED, plug 6 pin Lemo + adapt. dual audio y mic.	1.088



PARABRISAS LP AEROPLASTICS

N° DE PARTE	APLICACIÓN	PRECIO
LP269-GT	PARAB. BARON 55/58, BONANZA A36 VERDE	1.320,00
LP1100 / LP1101	VENT. EXT. KING AIR 90, B100 IZQ/DER CRISTAL	1.295,00 (c/u)
LP1114 / LP1115	VENT. EXT. KING AIR B200, B300 IZQ/DER CRISTAL	2.596,00 (c/u)
LP303	PARAB. C150 CRISTAL	446,00
LP303/302	PARAB. C150/152 C/SOP. BRUJ. CRISTAL	497,00
LP312	PARAB. C170/172 CRISTAL	490,00
LP315	PARAB. C180/182 CRISTAL	683,00
LP377.187-UV	PARAB. AG WAGON CRISTAL C/ PROT. "UV"	440,00
LP454	PARAB. PA11 CRISTAL	315,00
LP456	PARAB. PA12 CRISTAL	372,00
LP464	PARAB. PA18 CRISTAL	367,00
LP486-UV	PARAB. PAWNEE 235 CRISTAL C/ PROT. "UV"	322,00
LP490 / LP491	PARAB. ARCHER IZQ/DER CRISTAL	234 (c/u)
LP795	PARAB. TOMAHAWK CRISTAL	861,00
LP895-UV	PARAB. BRAVE CRISTAL C/ PROT. "UV"	449,00
LP492-SG / LP493-SG	PARAB. LANCE/SENECA IZQ/DER GRIS	276,00 (c/u)
LP398-SG / LP399-SG	PARAB. NAVAJO IZQ/DER GRIS	536,00 (c/u)

** Consulte por otros productos Lp Aeroplastics >>>>>>>>>>>>

Tenemos más de 200 parabrisas, ventanillasy accesorios en stock.

Consumibles para PT6, GARRET, ALLISON

DESCRIPCIÓN	P/N	PRECIO
Filtro de Aceite	3034293	207,00
Filtro FCU	AN6235-3A	13,50
O rings inyectores x 60 unid	AS3209-009	37,20
Filtro de aire de P3	3028879	240,00
Filtro de aire de P3	3038142	495,00
Junta de inyector	3029566	6,82
Junta de inyector	MS9371-16	3,99
Kit SOAP PT6 (incluye fletes e informe)	JCL.PT6	584,25
Kit SOAP TPE331 (incluye fletes e informe)	831043-3	486,00
Set carbones dinastart long life	23088-1320	232,00
Rodamiento Dinastart	03-6010-18	176,00
Kit de juntas HSI	3041153	262,50
Ignitor PT6	10-390667-1	294,60
Ignitor TPE331	10-390638-1	277,00
Ignitor Allison 250	CH34168	494,00
Ignitor Allison 250	9058540-1	374,00
Excitador PT6 *	BL-381550-4	5.600,00
Excitador TPE331 *	BL-378400-5	3.990,00
Excitador TPE331 *	BL-392000-2	4.133,33

MC FARLANE AVIATION PRODUCTS

N° DE PARTE	DESCRIP. APLIC.	PRECIO
MC0411545-2	Riel de asiento / Cessna 150	135,20
MC0710618-1	Riel de asiento / Cessna 182	277,30
MC1613423-3	Riel de asiento / Cessna 188	123,90
MC62557-004	Riel de asiento / Piper PA28, PA32, PA34, PA44, PA46	278,71
MCC299505-0202S	Comando de acelerador / Cessna 150	313,69
MCS1222-13S	Comando de acelerador / Cessna 182	243,75
MCC299508-0301	Comando de acelerador / Cessna 188	440,81
MC455-350	Comando de acelerador / Piper PA28-180/181	190,17
MC455-360	Comando de acelerador / Piper PA32R	229,87
MC600-72	Comando de mezcla / Cessna y Piper (varios)	241,44
MCC299508-0401	Comando de mezcla / Cessna 188	555,63
MC455-352	Comando de mezcla / Piper PA28-180/181	248,84
MC455-361	Comando de mezcla / Piper PA32R-301T	211,42
MCS1223-6	Comando de hélice Cessna 182	351,86
MCC299508-0302	Comando de hélice Cessna 188	622,24
MCC299506-0101	Comando de hélice Cessna 210	302,50
MCS54-095	Comando aire cal. / Piper PA28-180/181	150,36
MCS54-051	Comando aire alt. / Piper PA32R-301T	116,59
EBC-KT-8	Kit bujes elevador / Cessna Caravan	485,14
STC-TORQUE LINK	Kit de torque rueda de nariz / Cessna Caravan	1.107,23
FLP-KT-12	Kit roller de flap / Cessna Caravan	960,54

VÁLVULAS CURTIS

N° DE PARTE	APLICACIÓN/MEDIDA	PRECIO
CCA-1550	1/8 NPT	19,60
CCA-1300	1/4" NPT	20,20
CCA-1650	3/8" NPT	26,90
CCA-1400	1/2" NPT	42,80
CCA-4350	9/16"-18	36,80
CCA-1800	1/8 NPT	19,70
CCA-1900	1/4" NPT	19,70
CCA-2000	3/8"-24	19,70
CCA-2100	7/16"-20	19,70
CCA-2500	1/8 NPT	30,20
CCA-2600	1/4" NPT	30,20
CCA-2700	3/8"-24 (Cessna)	30,20
CCA-2800	7/16"-20 (Cessna)	30,20
CCA-2900	1/2"-20	30,20
CCB-37000	DRENAJE ACEITE - 1/2" NPT	79,40
CCB-36000H	DRENAJE ACEITE - 1/2" NPT	232,90
CCB-33000	DRENAJE ACEITE - 5/8"-18	232,90
CCA-2450	DRENAJE ACEITE - ROTAX	56,50
CCB-39600-5	MANGUERA EXTENSION DRENAJE	27,90
CCA-39680	VASO DRENAJE COMBUSTIBLE	6,80

DISCOS DE FRENO BLACK STEEL

N° DE PARTE	APLICACIÓN	PRECIO
APS164-01700	Pitts S-1, S-2, Cessna 150D, E, Piper PA38 c/500x5	142,57
APS164-02000	Mooney M-20, Piper PA28	149,94
APS164-02201	Piper PA24	164,93
APS164-02300	Piper PA28, PA32, PA34, PA44	137,97
APS164-02601	Cessna 120, 140, 150, 172, 175, 177, 180, 182	142,57
APS164-03006	Cessna 188 Ag Wagon, Piper PA36 Brave	321,93
APS164-03300	Piper PA25 Pawnee 235/260	147,17
APS164-04406	Piper PA-31 Chieftain	294,34
APS164-03601	Cessna 180, 185, 206	151,77
APS164-04000	Cessna 150, 172, 177, 182	149,94
APS164-05806	Air Tractor AT401, 402, 502, Thrush S-2R	317,33
APS164-06900	Beech 19, 23, Piper PA-38 Tomahawk c/600x6	179,36
APS164-21600	Piper PA32, PA34 opción heavy duty	165,56
APS164-23002	Air Tractor AT802	1.232,53
APS164-30615-4	Cessna 152, 172, 177, 182	149,73

PRECIOS PROMOCIONALES!
Accedé a estos increíbles precios nombrando esta publicidad al momento de hacer el pedido!

TENEMOS MUCHO MÁS Y AL PRECIO JUSTO!
Los precios son en dólares estadounidenses.
No incluyen IVA y están sujetos a cambios sin previo aviso.

¡VISITE NUESTRO AERÓDROMO "LA SIESTA"!
VTO 33° 41' 40" S - 062° 03' 056" - Pista 03-21

NUEVO ARTEX ELT345

- PROGRAMADO PARA ARGENTINA
- INCLUYE ANTENA, SWITCH MANUAL E INSTRUCCIONES
- INTERFASE PARA GPS
  Mayor precisión en la localización
- BATERIA DE 6 AÑOS
- HASTA 250 Kts.
- REPROGRAMAMOS TU ARTEX O KANNAD SI LO PASASTE A OTRO AVIÓN

>>> *Mencionando este aviso al vendendor*

US$ $ 899 + IVA

DISTRIBUIDOR OFICIAL

COMUNICATE CON NOSOTROS!

Tel. Ppal.: (03462) 463488 / (011) 4103-2204
Tel. Aux.: (03462) 433540/426484 / (011) 5273-2224
E-mail: info@aravia.com.ar / Ruta 8 Km. 378,1
VENADO TUERTO (Santa Fe) ARGENTINA

PUEDE ABONAR CON LAS SIGUIENTES TARJETAS DE CRÉDITO

VISA · AgroNación · Maestro · mastercard · CABAL · AGRO CABAL

China piensa el crecimiento de su aviación

Impulsa su aviación general

China está en un sendero de fortalecimiento de la aviación general, por lo que ha comenzado a flexibilizar vuelos de esta categoría con el objetivo de facilitar el desarrollo de la industria.

La flexibilización surge porque el coloso asiático ha comprendido que la aviación general es una actividad de beneficio público, por lo que busca liberar el potencial a la vez que establece controles adecuados para una operación segura en un país que no tiene tradición en este segmento de la aviación civil, dijo la Administración de Aviación Civil (CAAC) de China en diversos comunicados recientes.

La nueva política para la aviación general de china introducirá un nuevo sistema de administración que clasificará cada vuelo dentro de un sector específico. El nuevo esquema de gestión se centrará en los vuelos de pasajeros que usan aviones de aviación general. El modelo presente normalmente requiere una serie de solicitudes previas al despegue, pero lo que se pretende es simplificar el proceso de solicitud y pasar gradualmente a usar un informe una vez finalizado el vuelo, indican las directrices más recientes.

El objetivo de las autoridades de aviación civil es facilitar las condiciones de acceso al mercado para que se expanda la actividad.

Las nuevas directrices tienen como fin promover la popularidad y el funcionamiento de la industria de la aviación general del país, que es una fuerza motriz de la economía y del bienestar del pueblo. Además, las directrices fueron publicadas para reducir y simplificar las estrictas normas actuales y permitir a las autoridades de aviación prestar más atención a la gestión de la seguridad.

China considera fomentar la aviación corporativa, deportiva, de turismo, entre otras.

En consonancia con la flexibilización y apertura en materia operacional, la valorización de la aviación general por parte de China, está produciendo cambios en el sistema de aeropuertos. Recientemente, la CAAC autorizó 93 nuevos aeropuertos para servir a la creciente flota de aeronaves. Actualmente el país asiático tiene 404 aeropuertos, de los cuales 231 corresponden al transporte civil. Para 2020, se espera que ese número se incremente hasta llegar a un total de 500 aeródromos y aeropuertos para que beneficien el desarrollo de la aviación general. También se espera que la cifra llegue a unas 2.000 aeroestaciones para el año 2030.

Las ramas de la aviación general que más están creciendo en China son: la aviación industrial, agrícola, de servicios médicos de urgencia, de búsqueda y rescate, de investigación científica y la aviación deportiva, entre otros.

En lo que va de 2018 la aviación civil china sumó 118 aviones de aviación general nuevos, un incremento significativo para ese país que, además, expresa un crecimiento interanual de 9,5%. La aviación general china tiene a la fecha 2.415 aeronaves, según el CAAC, por lo que las nuevas adquisiciones resultan muy significativas. Por otra parte, las empresas de aviación general alcanzaban para fin de junio de este año, las 392 compañías que volaron unas 430.000 horas en todo tipo de servicios propios de la aviación general, lo que muestra un crecimiento del 14,7% respecto del año anterior.

APHA
ASOCIACION PILOTOS de HELICOPTEROS de ARGENTINA
www.apha.org.ar

JETLEX CONSULTORÍA AERONAUTICA
Dr. Horacio Martín Pratto Chiarella
ABOGADO (U.B.A.) • ATTORNEY AT LAW
Consultor Aeronáutico • Aeronautical Consultant
Asesoramiento jurídico de primer nivel para sus proyectos
Empresas aéreas • Aviación aerocomercial
Aviación ejecutiva • Aviación agrícola
Administración de empresas aéreas
Importación de aeronaves y repuestos aeronáuticos.
Tel: (5411) 4201-8054 / Cel: 54 9 11 6892-7707
info@jetlexconsulting.com • prattoabogados@gmail.com
www.jetlexaviation.com

ALQUILER DE AULAS
Capacitación · Presentaciones · Usos varios
Habilitada por A.N.A.C.
A minutos de aeródromos y aeropuertos de zona norte, en Florida, a metros de la estación y a una cuadra de Maipú al 400.
administración@escuelaetap.com.ar / Tel. (011) 4791-3948/9683

Airbus se prepara ante la escasez de pilotos

Establece escuela en México.

En el último Farnborough International Airshow, Airbus, al igual que Boeing, realizó el análisis "Global Services Forecast", donde predice que se necesitarán un total de 540.000 nuevos pilotos en las próximas dos décadas.

Para ayudar a satisfacer esta demanda, está lanzando el Programa de Capacitación de Cadetes Piloto de Airbus para incluir entrenamiento ab initio, un programa que lanzará en asociación con la Escuela de Aviación México (EAM), ubicada cerca del Centro de Capacitación de Airbus México.

Estudiantes en la Escuela de Aviación México.

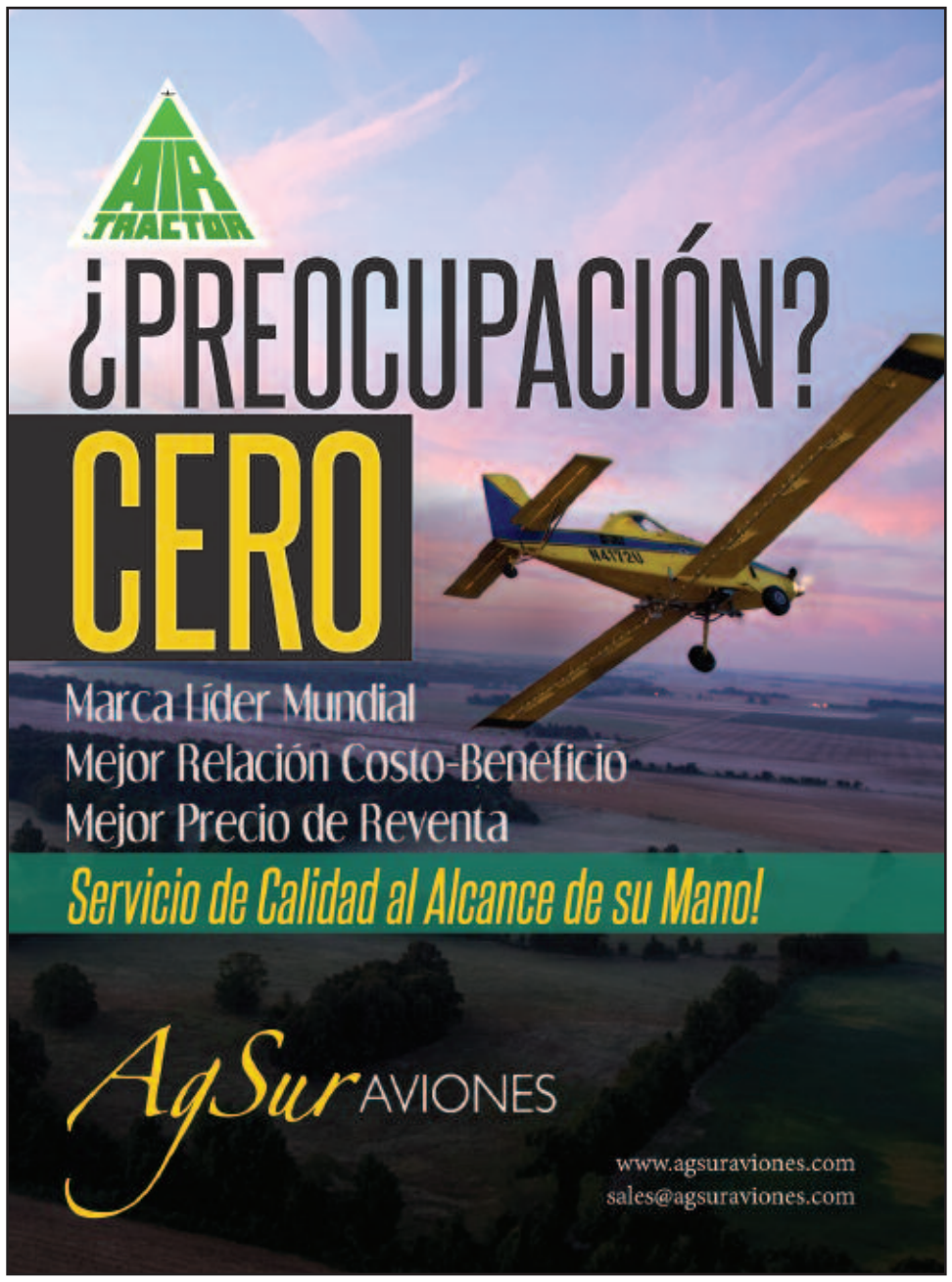
Después de completar su entrenamiento inicial con EAM, los cadetes calificarán en el centro de entrenamiento de Airbus México para convertirse en pilotos de Airbus A320.

Airbus aprovechará su programa basado en EASA para ofrecer una formación ab initio innovadora, de alta calidad y rentable. Los clientes de Airbus podrán delegar las actividades de selección de pilotos y reclutar pilotos competentes formados según estándares armonizados a nivel mundial.

Los cadetes se beneficiarán de un programa completo y totalmente integrado de Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATPL, por sus siglas en inglés) basado en los altos estándares de Airbus y en la experiencia mundial en capacitación de pilotos. El programa de entrenamiento de cadetes piloto de Airbus tiene como objetivo equipar a los cadetes con las habilidades y la mentalidad necesarias para convertirse en un "piloto listo para funcionar". Gracias a la introducción de la capacitación basada en competencias de Airbus a lo largo de todo el plan de estudios, el programa se centra en el desarrollo de todas las competencias piloto clave. Los estándares globales establecidos por la referencia de Airbus Flight Training garantizarán una capacitación armonizada y de alta calidad.

El programa estará abierto a jóvenes mayores de 18 años que se hayan graduado de la escuela secundaria. Los candidatos se someterán a pruebas de detección en línea y en el sitio. Se espera que el primer grupo de cadetes de Airbus comience a entrenar en enero de 2019, graduándose en julio de 2020. Se planean alianzas similares en todo el mundo en los próximos años.

Adelantado en www.aeromarket.com.ar
Fuente: Airbus
Fuente: spanish.peopledaily.com



Airbus Perlan Mission II llegó a los 18.898 metros

Nuevo record de altura.

El Perlan en la "Línea de Armstrong".

El programa *Airbus Perlan Mission II*, la primera iniciativa del mundo para pilotar un avión sin motor a las puertas del espacio exterior, volvió a hacer historia en El Calafate, Argentina, al alcanzar una altitud de presión de más de 62,000 pies (60,669 pies de altitud GPS/18.898 m) y logra un nuevo récord mundial de altitud en planeo, que aguarda la validación oficial.

El planeador presurizado Perlan 2, que está diseñado para elevarse hasta 90,000 pies, pasó la llamada "Línea Armstrong", el punto en la atmósfera por encima del cual la sangre de un humano desprotegido hervirá si un avión pierde presión.

Esta marca es el segundo récord mundial de altitud para un planeador y para Jim Payne y Morgan Sandercock, los mismos pilotos del Proyecto Perlan que volaron a 52.221 pies de altitud GPS, el 3 de septiembre de 2017, también en la Patagonia Argentina. A su vez, el récord batido en 2017 fue la superación de una marca anterior establecida en 2006 por el Perlan 1, en esa oportunidad al mando del fundador del Proyecto Perlan, Einar Enevoldson y Steve Fossett.

"Este es un gran momento para todos los voluntarios y patrocinadores de *Airbus Perlan Mission II*, quienes se han dedicado a hacer realidad nuestra iniciativa aeroespacial sin fines de lucro", dijo Ed Warnock, CEO de *The Perlan Project*. "Nuestra victoria de hoy y cualquier otro hito que logremos este año son un testimonio del espíritu pionero de exploración que atraviesa al proyecto y las organizaciones que nos respaldan".

Otro logro novedoso de este año para el Proyecto Perlan fue el uso de un avión de remolque especial a gran altura en lugar de un avión convencional de remolque de planeadores. Durante el vuelo de ayer, Perlan 2 fue remolcado a la base de la estratósfera por un turbohélice Grob Egrett G520, un avión de reconocimiento de gran altitud que fue modificado para la tarea a principios de este verano. Operado por AV Experts, LLC, y pilotado por el piloto en jefe Arne Vasenden, el Egrett lanzó Perlan 2 a aproximadamente 42,000 pies, el techo de servicio aproximado de un Airbus A380.

Para volar a las áreas más altas de la atmósfera de la Tierra, los pilotos de Perlan 2 vuelan ondas de montaña estratosféricas, un fenómeno meteorológico creado cuando las corrientes de aire ascendentes del oeste se encuentran con las cadenas montañosas y se fortalecen significativamente por el vórtice polar. El fenómeno ocurre sólo por un breve período cada año y en pocos lugares en la tierra. Ubicado en las montañas de los Andes argentinos, en inmediaciones de El Calafate, se halla uno de esos escasos lugares donde estas corrientes de aire ascendentes pueden llegar a 100,000 pies o más.

Construido en Oregón y con sede en Minden, Nevada, el planeador Perlan 2 incorpora una serie de innovaciones únicas para permitir su ambiciosa misión:

• Una cápsula de fibra de carbono con un exclusivo sistema de presurización de cabina pasiva de alta eficiencia que elimina la necesidad de compresores pesados de gran consumo de energía.

• Un sistema de rebreather (un aparato de respiración que recicla el dióxido de carbono de la respiración exhalada para permitir la re-inhalación del contenido de oxígeno sustancialmente no utilizado) que es el único oxígeno que metaboliza la tripulación.

• Un "sistema de visualización de ondas" a bordo, que muestra gráficamente las áreas de aire ascendente y descendente en las cabinas, útil para vuelos comerciales, porque permitirá ascensos más rápidos al aprovechar las líneas de aire ascendente, lo cual también ahorrará combustible, al tiempo que ayudaría a las aeronaves a evitar fenómenos peligrosos como las corrientes descendentes severas y en aire claro.

A diferencia de los aviones de investigación con motor, Perlan 2 no afecta la temperatura o la química del aire a su alrededor, por lo que es una plataforma ideal para estudiar la atmósfera. Los experimentos llevados a cabo con sus instrumentos permitirán realizar nuevos descubrimientos relacionados con el vuelo a gran altitud y el cambio climático.

Esta temporada, Perlan 2 está volando con experimentos desarrollados por el comité de investigación y ciencia del Proyecto Perlan, así como también proyectos creados en colaboración con organizaciones y escuelas en los Estados Unidos y la Argentina. Los proyectos de investigación de Perlan 2 actualmente incluyen:

- Un experimento que mide los efectos de la radiación a grandes altitudes, diseñado por estudiantes de Cazenovia Central School y Ashford School en Connecticut. Este proyecto está en coordinación con Teachers in Space, Inc., una organización educativa sin fines de lucro que estimula el interés de los estudiantes en la ciencia, la tecnología, la ingeniería y las matemáticas.

- Un registrador de datos de vuelo, desarrollado por el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas para la Defensa (CITEDEF) de Argentina.

- Un segundo registrador de vuelo, diseñado por estudiantes de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) de Argentina.

- Un instrumento de clima espacial (radiación).

- Un experimento denominado "Malvaviscos en el espacio", desarrollado por el Museo de Ciencia y Descubrimiento de Oregón, para acercar el proceso científico a preescolares.

- Dos nuevos sensores ambientales desarrollados por el Proyecto Perlan.

Fuente: Airbus Perlan Mission II
Adelantado en www.aeromarket.com.ar

FADA en Villaguay

Testimonio de una reunión con eje en la "Seguridad Operacional".

Esta vez FADA llegó a Villaguay, Entre Ríos, para interiorizar al aeroclub sobre su actividad y preocupaciones pero también tuvo la satisfacción de ver en el lugar el trabajo que se realiza en esa entidad que forma pilotos y colabora con la comunidad.

El encuentro comenzó con las palabras de Sergio Kunttel, presidente del club anfitrión, quien dio la bienvenida a los directivos de FADA. Luego la jornada continuó con el colega Horacio Berardone, quien expuso sobre "Análisis matricial de accidentes: Habilidad y Juicio del piloto" y a continuación, Cristian Grecca, instructor y piloto acrobático expuso sobre la importancia de instalar en la teoría, la importancia de los “márgenes de vuelo y recuperación de maniobras anormales no sólo en la instrucción primaria para los pilotos en general”. En ese sentido, la reunión fue un enorme avance para llegar al compromiso de trabajar en el desarrollo de un temario cada vez más preciso que una vez finalizado se dará a conocer por este medio.

Los asistentes (instructores, pilotos y alumnos) han reconocido la necesidad de seguir con las reuniones para profundizar sobre la importancia de alcanzar la mayor seguridad operacional de los alumnos pilotos. “Es necesario, es conveniente, es vital e ineludible” fueron los adjetivos del grupo que se reunió al reflexionar sobre la capacitación para el vuelo. “En la provincia contamos con un gran equipo de instructores de vuelo y todos nos ayudarán a seguir con una mejora continua en materia de seguridad con el fin de formar cada día más a los alumnos sobre el ‘comportamiento de las aeronaves’, ya sea cuando se vuela en instrucción o cuando se realiza una simple ‘vuelta de pista’ ”, esta frase de uno de los instructores presentes podría ser la síntesis de lo tratado.

El forma inmediata se estará trabajando con Cristian Grecca y Horacio Berardone en un temario posible/probable para la próxima reunión en Villaguay, lo cual muestra la decisión y el compromiso logrado.

FADA agradece la camaradería

• Al Aeroclub Villaguay, en las personas de su presidente Sergio Kunttel y secretario José Perotti, por la excelente atención que han brindado.

• A los expositores, Cristian Grecca y Horacio Berardone por compartir sus conocimientos.

• A los señores instructores de vuelo, por acompañar esta iniciativa, para beneficio de todos.

• A todos colegas que a pesar del estado de las rutas por la lluvia, se llegaron para acompañarnos, casos, Colón, Urdinarrain, Concordia, Paraná, Rosario del Tala y Villaguay. Faltaron con aviso: Chajarí, Diamante, Concepción del Uruguay, e Islas del Ibicuy.

• A la Señora Sandra, a cargo del buffet del Aeroclub Villaguay, por el exquisito menú que nos preparó.

Por último, FADA, en función de uno de los temas que más preocupan deja una definición de la OACI sobre "seguridad operacional" y que de sólo pensarla en el ámbito de nuestros Aeroclubes, constituyen una primera herramienta para cuidarnos y cuidar el patrimonio de las instituciones. Dice la OACI: **"La seguridad operacional es un estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.”**

Diego Martínez
Secretario de la Federación Argentina
de Aeroclubes.

DESDE 1969
ETAP
Escuela Técnica de Aviación Profesional

Casi medio siglo de experiencia en formación de profesionales aeronáuticos.

PROGRAMAS ACTUALIZADOS

CARRERAS AERONÁUTICAS

Piloto Comercial con HVI
Avión •
Helicóptero •
Piloto de primera clase •

Instructor de Vuelo
Avión •
Helicóptero •
Entrenador terrestre •
Planeador •

Piloto Aeroaplicador

Despachante de Aeronaves

TCP Tripulante Cabina de Pasajeros
Azafatas – Comisario de Abordo •

Cursos de Rampa
Operador •
Supervisor •
Señalero •

Operador Radiotelefonista Restringido
(Autorizado por la C.N.C.)

Avellaneda 445 - Florida
(A una cuadra de Av. Maipú al 500)

Tel./Fax (011) 4791-3948/9683

Visitá nuestra nueva página Web
www.escuelaetap.com

ANAC abre la puerta al control remoto en los ANS

Por **Diego A Wonham***

Aeropuerto de Sundswall, torre de control remota. Foto. BBC.com

El 1° de Agosto ANAC publicó la Circular de Información Aeronáutica (AIC) B05 donde incluye cambios en el Manual PROGEN ATM (Procedimientos Generales para la Gestión del Tránsito Aéreo) que se implementará a partir del próximo 1 de Noviembre. Esta modificación al Capítulo 7 "Procedimientos del Control de Aeródromos" (7.1.1.2 y Nota subsiguiente) es un **cambio inédito y trascendental en la normativa argentina** puesto que autoriza a prestar un servicio de navegación aérea (ANS) a través de circuitos cerrados de televisión (CCTV), es decir de manera **remota**. En este caso es en el control de aeródromo, por lo que una aeronave que este aterrizando en un aeródromo podría ser vigilada a cientos de kilómetros de distancia. La decisión que aparenta ser vanguardista ha provocado un sinfín de discusiones entre muchos profesionales del sector que cuestionan la posibilidad certera de implementación de este tipo de servicio en nuestro país, sin embargo va en la dirección del progreso.

Argentina a la vanguardia mundial

El PROGEN ATM es una adaptación criolla del Documento 4444 ATM/501 de la OACI y este último en su parte análoga **no expresa absolutamente nada acerca de la posibilidad de prestar servicios de navegación aérea a través de CCTV**. Cabe destacar es prácticamente imposible acceder a normativas sobre el tema en otros entes análogos, lo cual evidencia la visión que promueve la ANAC con la normativa. Aquí resulta interesante recordar que en la 12° Conferencia de Navegación Aérea de OACI –en 2012– la Unión Europea (UE) presentó sus avances en materia de la implantación de las torres de control remotas. En aquel entonces la UE señalaba que no se había llevado a la práctica aún el control de aeródromos a distancia y reconocía que el antecedente en el uso de esta tecnología se remitía a un sólo proyecto sueco (en los aeropuertos de Sundsvall y Örnsköldsvik; de 2014/5 a través de un desarrollo del Grupo SAAB[1]) por lo que fue en esa circunstancia que la UE solicitaba a la OACI empezar a normar el tema, lo cual consideraba regular desde los sensores y tipos de cámaras, hasta las licencias de los controladores que prestarían el servicio.

Si sumamos que en 2016 el SESAR (Single European Sky ATM Research) reconocía que prestar los ANS a distancia era un caso que debía ser estudiado más profundamente[2], resulta un tanto sorprendente, la decisión de la Autoridad Aeronáutica Argentina. Claro está que las torres de control remotas son parte del futuro en los ANS por su menor costo de implementación y por sus enormes prestaciones, pero ¿se está avanzando al ritmo adecuado? Las ventajas surgen claras a simple vista: se ahorraría construir la torre de control, escaleras, de poner ascensores, aires acondicionados, etc.; al mismo tiempo se mejora la visualización del ATCo: Con un buen zoom se lograría contacto con las aeronaves *perdidas* en final y con las evaluaciones sobre la realidad de una aeronave. Sin embargo, en contraposición a la vanguardia normativa, no tenemos referencia de desarrollos nacionales en el tema ojalá las empresas privadas que trabajan en tecnología en nuestro país o FADEA o INVAP tomen debida nota de esto. En el mundo, la empresa de vanguardia en el sistema es SAAB, que hoy procura aprobaciones del sistema en Noruega y Australia, mientras que tiene contratos para otro aeropuerto sueco, dos en Irlanda y uno en el Reino Unido (aeropuerto de la City -Londres-). Este último lo esperan tener funcionando en 2019. En EE.UU. la cuestión ya arrancó –aunque parece más demorada– puesto que SAAB está trabajando para implementar el sistema en Leesburg (Virginia). A pesar de que el mercado *(cont. p. 14)*

---

* Controlador de Tránsito Aéreo, Controlador de Tránsito Aéreo Radar y Supervisor de Servicios Aeronáuticos. (CIPE) Desempeño funciones por más de 15 años en la Torre de Control Neuquén. Actualmente es catalogado como administrativo en la ANAC ya que no fue transferido a EANA por haber sido cesado en comisión del Decreto 1840/11 durante el gobierno anterior. Fue finalista del único concurso público en el año 2017 para ocupar el lugar argentino en la Air Navigation Commission de la OACI en Montreal Canadá. –el concurso fue suspendido–.

[1] https://www.bbc.com/mundo/noticias-40084231
[2] http://www.hispaviacion.es/las-torres-control-remotas-no-seran-una-solucion-corto-plazo-los-aeropuertos-espanoles/

(viene de p. 15) potencial es enorme, el único competidor que hemos detectado es la Canadiense Searidge Technologies que está trabajando en una torre remota para Aeropuerto de Budapest (Hungría).[3]

NdeR.: Para mayor información: https://saab.com/security/air-traffic-management/digital_air_traffic_solutions/media/news/news-list/common-questions-from-air-traffic-controllers-about-digital-towers/

[3] https://www.leesburgva.gov/government/departments/ airport/remote-air-traffic-control-tower

Control remoto en los ANS

A raíz de la normativa, Aeromarket consultó la opinión de profesionales en la materia, quienes en un buen número consideraron que la redacción de la AIC fue "poco feliz" porque no era suficientemente clara y permitía múltiples interpretaciones. Dicho esto, en opinión del editor, la ANAC deja en claro que la vigilancia puede ser de dos maneras: **Visual** o por un **Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)** –remota– y que las mismas pueden ser complementarias.[1] Lo extraño es la carencia de una referencia normativa, que regule más específicamente esta gran innovación. Al parecer toda la regulación se orienta a "que permitan la identificación de aeronaves, vehículos y personas en el Área de Maniobras"[2], la cual no es menos controversial: en una **torre de control remota** el ANSP (Prestador de los Servicios de Navegación Aérea) debe asegurar *"(...) se cumpla con todos los requisitos técnicos y operativos (...) Para una cobertura visual total a los 360° del área de maniobras (…) y del circuito de tránsito de aeródromo*[3]. El texto habilitaría a un sinfín de preguntas: ¿Dónde están todos los requisitos para habilitar un CCTV? ¿Cuáles son?, ¿cuantas cámaras puede ver un ATCo al mismo tiempo?, ¿cuál debe ser la resolución? ¿qué habilitación se deberá requerir? El texto se presenta laxo –según varios expertos– la ANAC autoriza a prestar un servicio muy complejo y delegaría o evadiría responsabilidades inherentes a la realización de la normativa –y eventualmente de fiscalización–. Cabe señalar que se ha señalado que **no se habría respetado el proceso de elaboración y modificación de la normativa**, por ejemplo: no se habría cumplido con el procedimiento administrativo previsto de elaboración participativa[4].

En cuanto a la modificación: una AIC no tiene jerarquía normativa para modificar una Resolución: El Manual PROGEN ATM se aprobó a través de la Resolución 270/17 del Administrador Nacional y una AIC es responsabilidad de una autoridad de aplicación inferior. En adición, el PROGEN ATM es un REGLAMENTO permanente; y si consideramos que las AICs deben promulgarse por 3 cuestiones: Un pronóstico a largo plazo del cambio de la reglamentación; información aclaratoria o de asesoramiento para las operaciones y/o información aclaratoria o de asesoramiento por asuntos técnicos, legislativos y/o administrativos. (7.1.1.1 del Anexo 15 OACI); es evidente que esta AIC no responde ni a un pronóstico, ni a una información y/o asesoramiento, sino que es una certeza permanente. Por todo ello, algunos han catalogado a la misma como de aberración normativa

LAF

[1] Algunos interpretan que son excluyentes, otros incluso interpretan que es solo para los "puntos ciegos" o "de desorientación" y otros en situaciones de baja visibilidad.

[2] Se podría agregar respecto de la AIC 05 1/AGIO/2018 (Rojo lo nuevo) 7.1.1.2, que los controladores de aeródromo mantendrán bajo vigilancia constante todas las operaciones de vuelo que se efectúen en el aeródromo o en su proximidad, así como los vehículos y personal que se encuentren en el área de maniobras. Se vigilará por observación visual, aumentándola en condiciones de baja visibilidad por medio de un sistema de vigilancia ATS, de estar disponible, o mediante circuito cerrado de televisión (CCTV), compuesto por cámaras de TV que permitan la identificación de aeronaves, vehículos y personas en el Área de Maniobras en zonas donde se hayan identificado puntos ciegos o donde el diseño de pistas y calles de rodajes, pudiera ocasionar desorientación a los pilotos. Se controlará el tránsito de acuerdo con los procedimientos que aquí se formulan y con todas las disposiciones aplicables de tránsito especificadas por el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP). Si existen otros aeródromos dentro de la zona de control, el tránsito de todos los aeródromos dentro de tal zona se coordinará de manera que se eviten interferencias entre los circuitos de tránsito.

[3] Nota: para el caso de implementarse la modalidad de Torre de Control Remota, el ANSP deberá asegurar que el sistema CCTV implementado para dicho propósito, cumpla con los requisitos técnicos y operativos suficientes como para garantizar cobertura visual total de 360° del Área de Maniobras, así como de todas las aeronaves, vehículos y personas que se desplazan en dicha área y de todas las aeronaves en el circuito de tránsito de aeródromo

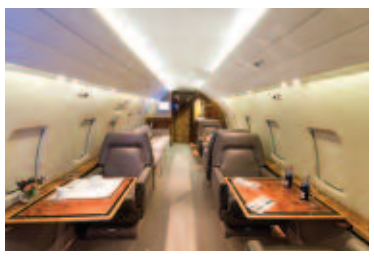
[4] Decreto 1559/72 y el 1172/03 (Elaboración participativa).

Centro de mantenimiento
líder en atención de
aeronaves ejecutivas

Aero Baires

Aeródromo Internacional San Fernando
Ruta 202 y Balcarce - Buenos Aires - Argentina / Tel.: (54-11) 4714-3777 - Fax: (54-11) 4714-2442
info@aerobaires.com.ar - www.aerobaires.com.ar

PACIFIC OCEAN
PRIVATE FLIGHTS



UNIMOS LO ÚTIL CON LO AGRADABLE

Vuelos Ejecutivos • Sanitarios • Incucai
Tel.: (011) 3221- 5089 / 5202 / www.pacific-ocean.com.ar

Una empresa de:
LondonSupply GROUP

SEPTUAGÉSIMO ANIVERSARI

La DGA de Córdoba y la

La Dirección General de Aeronáutica de Córdoba acaba de cumplir 70 años, c
ahora cuenta con una nueva e inestimable herramienta. En este reportaje excl
tición nos cuenta sobre el trabajo de la Dirección y las

Armkt: —¿Cuál es hoy la misión que cumple la Dirección General de Aeronáutica de la Provincia de Córdoba, sus distintas actividades, tanto como aviación que brinda servicios a los funcionarios, como la que está preparada para vuelos sanitarios y de combate contra incendios forestales y de campos.

G. M. —La misión de la Dirección General de Aeronáutica es operar y mantener en servicio la totalidad de las aeronaves del Gobierno de la provincia de Córdoba, con recursos humanos y técnicos que posee esta repartición.

La Dirección desarrolla las operaciones aéreas, el mantenimiento técnico y la administración económica-financiera de los medios aéreos de la provincia a través de un grupo organizado e idóneo de profesionales. Básicamente, desde las distintas actividades aeronáuticas de requerimiento comunitario provincial.

Además esta Dirección realiza múltiples actividades: evacuaciones sanitarias, traslado de funcionarios, lucha contra incendios forestales, recorridos de líneas de alta tensión, SAR, entrenamiento e instrucción a través del CIAC y CEAC habilitados ante ANAC.

El AT-8F Air Tractor Fire Boss en acción. Foto DGA de Córdoba.

—¿Cómo es la dotación y flota operativa en este momento?

—En la actualidad la Dirección cuenta con una flota muy variada que nos permite cumplir con la gran cantidad de requerimientos. Contamos un Learjet 60 XR. (Bombardier), un B-350 (Beechcraft), un Cessna 206, tres aviones AT-8T (Air Tractor), un AT-8F (Air Tractor Fire Boss), un helicoptero EC-35 (AIRBUS HELICOPTERS) y dos helicopteros AS-50 B3.

—Hoy se suma una misión importante, como la lucha contra el fuego, que los obliga a reaccionar rápidamente ¿cómo están preparados para combinar tantas misiones?

—Estamos organizados en tres áreas: Operaciones, Técnica y Administración. Estas áreas trabajan en conjunto y en forma coordinada, las cuales permiten que se lleven a cabo las distintas misiones asignadas.

Para la lucha contra incendios forestales y de campos se trabaja además en conjunto con el Plan Provincial de Manejo del Fuego, quienes se encargan de brindar las asistencia en tierra en las distintas pistas donde se opera, como así también cuando se utiliza el avión anfibio AT-8F. Ellos son los encargados de preparar los diques para la extracción de agua, esto se realiza coordinado con la gente de Náutica de la provincia. Por otra parte, en las épocas de mayor riesgo de incendios para nuestra provincia (desde julio a diciembre) se incrementan las guardias activas para brindar una respuesta en tiempo y forma con la totalidad de los medios aéreos que se disponen para tal fin ante un requerimiento.

—¿Qué cantidad de horas de vuelo y cómo se discriminan en las diversas tareas?

—Esta Dirección tiene un promedio general de 1.000 horas de vuelo anuales, distribuidas entre todas las aeronaves que integran nuestra flota, como así también en la gran cantidad y variedad de tareas especificas que se realizan.

— Entrando de lleno en la lucha contra el fuego ¿han incorporado un nuevo Air Tractor, cómo fue la selección de este equipo?

— Nuestra provincia en general y la Dirección en particular, tienen una gran experiencia en este tipo de trabajo tan específico. Somos pioneros a nivel nacional en la implementación de un sistema integrado que permite hacer frente a los diferentes incendio que se producen en nuestra provincia. Teniendo en cuenta esto, y habida cuenta de que ya contábamos con tres aviones AT-8T (terrestres no anfibios) que nos han dado un excelente resultado, a lo largo de todos estos años y teniendo como premisa el poder mejorar e incrementar nuestras capacidades para el combate contra incendios forestales, fue que, considerando la topografía reinante y la existencia de distintos tipos de lagos en las zonas de mayor riesgo de incendios, vimos como una gran oportunidad de mejora la incorporación de un avión anfibio AT-8F (fire Boss) con el cual, al tener una fuente de extracción de agua próxima al incendio, incrementa nuestra capacidad notablemente ya que tiene una relación aproximada de 3 a 1 con el terrestre, es decir, que si lo cuantificamos en tiempo de trabajo y cantidad de descargas, el Fire Boss, siempre que tenga una fuente de extracción de agua relativamente próxima, realiza el trabajo de tres de los aviones no anfibios. Un ejemplo bien interesante, en el último incendio en el cual se trabajó con ambos aviones, teníamos una pista para recarga de los terrestres a unos 7 km y mientras que la fuente de extracción de agua para el Fire Boss estaba a alrededor de 16 km, aún así, con distancias más largas, gracias a la operación en espejos de agua los tiempos y descargas fueron de 3 a 1 a favor de este eficiente avión.

RSARIO Y NUEVA AERONAVE

y la lucha contra el fuego

r 70 años, desde hace tiempo sumó a sus funciones la lucha contra el fuego y portaje exclusivo para Aeromarket, Gabriel Marcellini, responsable de la repar- cción y las particularidades de la lucha contra el fuego.

GA de Córdoba.

— Entendemos que ya han utilizado varias veces este avión.

— Sí. Nuestro avión AT-8F ya tuvo su "bautismo de fuego" en el dique San Roque (Carlos Paz), con un excelente resultado, estamos todos muy conformes con su rendimiento.

— ¿Cuál es su mayor fortaleza?

— La mayor fortaleza de este tipo de avión radica en que al contar con una geografía como la nuestra, con gran cantidad de diques distribuidos en su gran mayoría en la zonas de mayor riesgo de incendios forestales, la fuente de extracción se realiza en proximidad de los focos para luego descargar en forma continua. El avión sólo detiene la operación para reabastecerse de combustible y esto es clave en ese tipo de emergencias tan graves.

delicada para la cual hay estar debidamente entrenado.

— En materia de capacitación ¿cómo se mantienen entrenados los pilotos, qué programas implementan?

—Al momento contamos con tres pilotos habilitados que hicieron el curso inicial en Valencia, España, con uno de los explotadores con más experiencia en todo el mundo en este tipo de aviones; además, nuestra aeronave es biplaza, lo cual nos permite ejecutar un programa de entrenamiento e instrucción continuo y en todos los diques aptos que posee nuestra provincia.

En cuanto al plan de instrucción y entrenamiento es confeccionado por el área de operaciones y se materializa a través de una orden de operaciones con las especificaciones para cada caso.

— Hace unas semanas fue el septuagésimo aniversario de la Dirección, es toda una historia ¿qué reflexión merece esta fecha especial?

— El 70º aniversario de creación de la Dirección fue el pasado 6 de mayo, pero tuvimos nuestro festejo y conmemoración el 5 de julio pasado. Fue una excelente oportunidad para contar con la presencia de innumerables amigos de esta Dirección, nos permitimos hacer un alto en nuestras actividades diarias y compartir un momento que será sin dudas inolvidable.

A lo largo de estas siete décadas, muchos pilotos, ingenieros, técnicos, despachantes y administrativos pasaron por nuestros hangares. Quienes formamos hoy parte de la "DPA" nos sentimos orgullosos por ellos y tenemos el compromiso de seguir trabajando unidos, como un gran equipo, para continuar con el legado que hemos recibido y hemos disfrutado de la alegría que significa el reencuentro.

Fue el momento oportuno para reflexionar, mirar hacia atrás y ver todo el camino recorrido por los que nos antecedieron, y más importante aún, mirar hacia adelante y ver todo el camino que debemos recorrer, trabajando como hasta ahora en conjunto y como un gran equipo.

El AT-8F Air Tractor Fire Boss recarga agua en un lago próximo a la zona de fuego. Foto DGA de Córdoba

— ¿El avión acuatiza en el lago y carga o en una misma carrera se produce la carga?

— El avión tiene la capacidad de acuatizar, pero para la carga de agua en una misma carrera realiza la misma, es una maniobra

LOS LA BATALLA POR LOS CIELOS LA BATALLA POR LOS CIELOS LA BATALLA POR LOS

Producción del 737 MAX con retrasos

Boeing B737 MAX Foto: Boeing

Boeing anunció que continuarán los retrasos en las entregas de sus aeronaves de fuselaje estrecho –especialmente B737– por el atraso en la recepción de motores y fuselajes por parte de sus proveedores.
"Durante el segundo trimestre ya tuvimos demoras, y ahora, durante el tercer trimestre esperamos que nuestras entregas se encuentren por debajo de nuestro ritmo de producción", dijo Greg Smith, jefe Financiero de la empresa.
Por ejemplo, los motores LEAP del 737, que provee CFM International –empresa conjunta entre Safran y General Electric– están muy demorados, esto no sólo perjudica a Boeing sino también a su rival Airbus que también está con retrasos.

Bombardier mejora ingresos

Familia CRJ de Bombardier. Foto: Bombardier.

El fabricante Bombardier sumó ingresos por 4.300 millones en el segundo semestre, un crecimiento del 3% si se compara con los del año anterior. Durante el mismo período, los registros de pedidos se mantuvieron altos en unos 35 aviones de los modelos CRJ Series, con la nueva cabina de atmósfera y 16 turbohélice Q400 .
"Continuamos logrando un progreso sólido en la ejecución de nuestro plan de reestructuración y posicionando a la compañía para el futuro", dijo Alain Bellemare, presidente y director ejecutivo de Bombardier Inc.
"Nuestro ciclo de inversión ha completado una gran parte de nuestra producción; ahora nos dedicamos a aumentar nuestra producción y mejorar nuestra eficiencia operativa para acelerar el crecimiento. Puede verse eso en nuestros buenos resultados del segundo trimestre".
Hace unos meses Bombardier cerró un acuerdo de asociación con Airbus que le permitió concentrarse en las líneas tradicionales de sus productos al ceder participación en el programa CSeries que tanto desvelos le ocasionó durante el desarrollo y posterior comercialización.
Ahora la empresa está más libre para crecer en el segmento la aviación general con aeronaves como los nuevos aviones Lear, Challenger y los Global 5500, 6500 y el 7500 de próxima certificación, y las que posicionaron a la empresa entre las aerolíneas con las CRJs y el turbohélice Q400.
"Bombardier tuvo un buen desempeño en la primera mitad de 2018, y comenzó la segunda mitad del año con buen impulso", dijo Alain Bellemare, presidente y CEO de Bombardier. "Además de cumplir nuestros objetivos financieros a corto plazo, también estamos dando los pasos estratégicos necesarios para posicionar a la compañía para que crezca con fuerza durante la próxima década", dijo el ejecutivo.

El acuerdo Boeing-Embraer podría postergarse

En medio del clima electoral que vive Brasil, la creación de una empresa entre los fabricantes de aeronaves Boeing y Embraer podría posponerse.
El proceso que avanzó razonablemente rápido en las decisiones empresariales, está siendo muy cuestionado en los círculos políticos brasileños, sobre todo en sectores de la izquierda que se oponen al acuerdo y amenazan con judicializarlo si se toman decisiones apresuradamente.
"Si eso se trata ahora, podría complicar las cosas o dificultar las negociaciones. O al menos eso es lo que pensamos", señaló a la prensa Joaquim Silva y Luna, ministro de Defensa de Brasil al referirse a la posible y estratégica alianza. Para el ministro la forma más adecuada de avanzar sería después de la definición de las elecciones que se llevarán a cabo este año el 7 y 28 de octubre, para la primera vuelta y la votación definitiva respectivamente, de la que surgirán las nuevas autoridades políticas del país.
Boeing y Embraer anunciaron el 5 de julio que firmaron una Carta de Intención o Memorando que crearía una empresa conjunta con un valor de 4.750 millones de dólares, en donde la compañía estadounidense tendría el 80% de las acciones y los brasileños el 20%. Además, el acuerdo implicaba la separación de la producción de aeronaves militares y agrícolas de Embraer, que Boeing no quería incorporar.
Como se recordará la estrategia busca fortalecer a las empresas frente a Airbus que adquirió el programa CSeries a Bombardier y a Investissement Québec, una corporación público-privada de Canadá.

Adelantado en www.aeromarket.com.ar

Boeing invierte en investigación

Render de Kendal Square. Cortesía MITIMCO

Boeing ha anunciado sus planes de abrir un nuevo centro de tecnología aeroespacial y autónoma en Cambridge (Massachusetts), lo que convertirá a la compañía en la primera en ocupar el nuevo distrito para usos mixtos del Massachusetts Institute of Technology (MIT) en Kendall Square.
Según el acuerdo, Boeing alquilará casi 10.000 metros cuadrados para crear un espacio de investigación y laboratorios en un edificio nuevo de 17 pisos en Cambridge. El nuevo centro albergará empleados de Boeing y de su filial Aurora Flight Sciences, que trabajarán en el diseño, la construcción y las pruebas de vuelo de aviones autónomos y en el desarrollo de tecnologías que posibiliten dichos sistemas.
La inversión en el nuevo centro llega tras la creación de Boeing NeXt. Esta nueva organización combina los investigadores y los proyectos de toda la compañía para dar forma al futuro de los viajes y del transporte, incluido el desarrollo de un sistema de gestión del espacio aéreo de nueva generación que permita la coexistencia segura de vehículos autónomos y tripulados. Los empleados del centro ayudarán al desarrollo de nuevas tecnologías para apoyar los programas de Boeing NeXt.
La construcción de las nuevas instalaciones de investigación forma parte de la amplia estrategia del MIT para impulsar la vitalidad y la diversidad en Kendall Square, que se conoce a menudo como el barrio más innovador del mundo. Con la iniciativa Kendall Square, la universidad construirá seis edificios que albergarán laboratorios y áreas de investigación, oficinas, viviendas y locales comerciales.
El acuerdo entre Boeing y el MIT se basa en la relación centenaria de la empresa y la institución educativa en pos de la innovación aeroespacial. El año pasado, la compañía anunció su papel como patrocinador principal de un proyecto de 18 millones de dólares para sustituir el túnel de viento del MIT, que lleva el nombre de los hermanos Wright.

El ACJ320neo ya está armado

El ACJ320neo. Foto: Airbus.

El primer ACJ320neo salió de la línea de montaje según lo programado. Se trata del nuevo modelo de avión de Airbus que, pintado con la insignia Airbus Corporate Jets, viene equipado con motores CFM International LEAP-1A que lo llevarán a volar por primera vez en las próximas semanas.
Después de la entrega a la firma Acropolis Aviation, del Reino Unido, en el último trimestre de este año, la aeronave ingresará al equipamiento de AMAC, en Basilea, Suiza, donde se le instalará una cabina diseñada por Alberto Pinto y se pintará con los colores del cliente.
Al igual que las versiones de los aviones comerciales de los que se deriva, la familia ACJ320neo presenta motores de última generación y sharklets, combinación que ahorra alrededor del 15% de combustible y mejora su rango de acción hasta hacerlo intercontinental.
El ACJ320neo transporta hasta 25 pasajeros a 11.100 km o 13 horas, permitiendo unir ciudades como Londres con Beijing, Ciudad del Cabo con Moscú o Los Ángeles, mientras que el ACJ319neo puede volar con ocho pasajeros a distancias de 12.500 km o 15 horas.
Con las cabinas más amplias y más altas que cualquier avión comercial grande, la familia ACJ320neo ofrece costos de operación similares y un mejor valor residual, a la vez que tiene un tamaño similar. Los pedidos para la familia ACJ320neo alcanzan los nueve aviones, que comprenden tres ACJ319neo y seis ACJ320neo.

Airbus y científicos chinos estudian nanomateriales

El sueño de volar ha evolucionado desde la madera y el metal hasta los modernos aviones de materiales compuestos. Ahora, el fabricante europeo Airbus y científicos chinos investigan materiales nano súper pequeños para revolucionar la aviación.
"Esto representa el futuro", afirmó Michel Tran Van, gerente general del Centro de Ingeniería de Airbus en Beijing (ABEC, por sus siglas en inglés).
"Airbus y varias de las instituciones de investigación científica más importantes de China están combinando las necesidades del sector con las tecnologías más avanzadas", agregó.
El ABEC y el Centro Nacional para la Nanociencia y la Tecnología de China anunciaron recientemente el establecimiento de un laboratorio conjunto en Beijing para explorar las aplicaciones de ingeniería de la nanociencia en la industria aeronáutica.
"Siempre hemos trabajado en busca de vehículos de transporte livianos y seguros. Y debemos centrarnos también en la conservación de energía y la protección del medio ambiente", dijo el experto de la Academia de Ciencias de China y profesor de la Universidad de Tsinghua Fan Shoushan.
"Los compuestos, también conocidos como compuestos funcionales o materiales inteligentes, son importantes para abordar estos asuntos", añadió Fan.
Los nanomateriales son aquellos materiales con una dimensión de un nanómetro (una milmillonésima de metro) en tamaño. Si un cabello tiene un diámetro de 0,05 milímetros y es dividido axialmente en 50.000 filamentos en promedio, cada filamento tiene un grosor de alrededor de un nanómetro.
La nanotecnología es una tecnología emergente que empezó a atraer la atención a comienzos de los años '90.
Durante las últimas dos décadas, China se ha convertido en una fuerza vital en la nanoinvestigación a nivel global, y sus logros han sido claves en el desarrollo de numerosas tecnologías avanzadas.
www.spanish.xinhuanet.com

2

GRAGEAS

En pocas semanas comienza el Proyecto Relámpago

Del 28 de octubre al 15 de diciembre se ejecutará en la Argentina el proyecto "Relámpago-CACTI: Cazando tormentas en la frontera de la ciencia". Se trata de un programa interinstitucional que llevarán a cabo los Estados Unidos y la Argentina.
El proyecto busca confirmar hipótesis que indicarían que las tormentas más fuertes del mundo suceden en nuestro país y que su epicentro estaría en la región de Mendoza, San Luis y Córdoba con proyección al noreste argentino.
Del operativo que estará en plena ejecución entre noviembre y diciembre, participa activamente los Estados Unidos, país que realizará una fuerte inversión y trasladará gran cantidad de equipos e instrumentos a la Argentina. Asímismo, el Servicio Meteorológico Nacional y algunas universidades argentinas también contribuirán con las estaciones de superficie, la instalación del instrumental, y el uso de datos de las redes operativas del SMN.
El Proyecto Relámpago - CACTI (Remote sensing of Electrification Lightning and Mesomicro scale Processes with Adaptive Ground Observations) busca aportar información sobre el cambio climático y aportaría información valiosa para la elaboración de pronósticos más precisos.
El proyecto Relámpago cuenta con el apoyo del CONICET, el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), y el Centro de Investigación del Mar y la Atmósfera (CIMA) de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, y de la Universidad Nacional de Córdoba. Una de las fuentes de financiación es la National Science Foundation (NSF) de los Estados Unidos.
En el proyecto participarán aeronaves que son verdaderos laboratorios volantes y algunos de sus tripulantes son avezados pilotos argentinos.

REDIMEC
PROVEEDOR DE SOLUCIONES
LÍDERES EN MODERNIZACIONES
ADS-B OUT
VOLVETE VISIBLE
SI VOLÁS POR EEUU, MÉXICO O EUROPA,
VAS A NECESITARLO
ASESORAMIENTO - VENTA - INSTALACIÓN
CERTIFICACIÓN - MANTENIMIENTO
AVAL DE FABRICANTES LÍDERES DEL MERCADO
GRAN RESPALDO TECNOLÓGICO
+25 AÑOS DE SOLUCIONES EN AVIÓNICA
info@redimec.com.ar - www.redimec.com.ar
0800 555 6004 / +54 11 52452460 / +54 249 4452278 / +54 249 4452366
CENTRO DE REPARACIONES
Y SERVICIOS AUTORIZADO BendixKing

HELICENTER
SERVICIOS
Más de 20 años de excelencia en mantenimiento de helicópteros
Línea completa Bell • Airbus EC135 • BO105 • Pratt&Whitney
HELIPUERTO BAIRES MADERO
Av. España 3250
CABA-ARGENTINA
Tels: 54-11 4300-7524 4307-7740/7149/7535
info@helicenter.com.ar
www.helicenter.com.ar

Seguinos en twitter
@AeromarketAR

AEROMARKET **INTELLIGENCE**

NAV CANADA reduce tarifas

NAV CANADA anunció hoy que continuará con su propuesta de reducir las tarifas básicas en un promedio de 0.4%, lo cual es parte de un programa de reducción periódica de tarifas que comenzó a implementarse el 1 de septiembre de 2017. En promedio, los clientes pagarán las mismas tasas en el año fiscal 2019, como lo hicieron en el año fiscal 2018, pero muestra la eficiencia del sistema de navegación aérea de Canadá.
El tráfico ha crecido a un ritmo mayor al pronosticado para el año fiscal 2018 y las proyecciones de crecimiento continuo por lo menos durante el próximo año permitiría a la compañía reducir sus tarifas a partir de septiembre con revisiones periódicas.

Las revisiones de las tarifas básicas variarán según el servicio, y están destinadas a garantizar que las tarifas estén alineadas con los costos de servicio anticipados y el tráfico aéreo y sean consistentes con los principios de cobro establecidos en la Ley de Comercialización de los Servicios de Navegación Aérea Civil de Canadá que buscan un presupuesto en el que las inversiones, gastos e ingresos estén equilibrados.

Los cargos de servicio de NAV CANADA se aplican a las aerolíneas y otros propietarios y operadores de aeronaves para recuperar los costos de proporcionar servicios de navegación aérea de calidad.

NAV CANADA es una empresa privada, sin fines de lucro, establecida en 1996, que proporciona control de tránsito aéreo, servicios de asesoramiento aeroportuario, información meteorológica y servicios de información aeronáutica para más de 18 millones de kilómetros cuadrados de espacio aéreo nacional e internacional de Canadá.

La compañía es reconocida internacionalmente por su historial de seguridad e innovación tecnológica. Los sistemas de gestión del tránsito aéreo desarrollados por NAV CANADA son utilizados por los proveedores de servicios de navegación aérea en países de todo el mundo.
NAV CANADA es socio de Aireon LLC, una empresa conjunta internacional que despliega un sistema de vigilancia dependiente automática en el espacio (ADS-B) que ampliará la vigilancia del tráfico aéreo a todas las regiones del mundo.

Fuente: NAVCANADA

AIR DISPATCH S.R.L.
Executive Aircraft Service

ASISTENCIA A LA AVIACIÓN GENERAL EN ARGENTINA, URUGUAY, PARAGUAY Y CHILE

- Coordinación de servicios aeroportuarios.
- Asistencia a pasajeros y tripulantes ante las autoridades de fiscalización aeroportuaria.
- Gestión de permisos, Slots y presentación de plan de vuelo.
- Información Meteorológica y Notam.
- Transfers para pasajeros y tripulantes.
- Reservas de hoteles, alquiler de coches.
- Asesoramientos sin cargo.

Coordinación:
549 11 15 4914 0807 / 54 11 4785-0457
E-mail: coordination@airdispatch.com.ar

GACETA AERONAUTICA
gacetaeronautica.com.ar

La aviación agrícola de Latinoamérica dijo presente en Villa María

Congreso Mercosur y Latinoamericano de Aviación Agrícola.

De izquierda a derecha: César Antonietti, presidente de FeArCA; Juan Medina, secretario de Agricultura de Santa Fe; Dr. Sergio Busso, ministro de Agricultura de Córdoba; Sr. Martín Gil, intendente de Villa María; Cmte. Federico Giannini, ANAC; representante del SINDAG de Brasil y Julio Placerez de ANEPA, Uruguay. Foto Santiago Rivas.

Del 22 al 26 de agosto, más de 350 empresarios, profesionales de la aviación agrícola, productores agropecuarios, expertos en agroalimentación, estudiantes universitarios y funcionarios gubernamentales, entre otros, se dieron cita en Villa María, Córdoba, para asistir al XXVII Congreso Mercosur y Latinoamericano de Aviación Agrícola.

Todas las jornadas de este encuentro –el segundo en importancia mundial– fueron de enorme valor, tanto simbólico como concreto. Simbólico, porque puso en evidencia una vez más la avidez de los diversos protagonistas de la actividad en capacitarse y trabajar con el mayor conocimiento en un área de la producción que es sensible para la prosperidad de la Argentina y necesaria para incrementar la producción agropecuaria en un mundo que necesita el mayor esfuerzo de los argentinos en materia de generación de alimentos; en lo concreto, por la calidad de los conferencistas que expusieron las novedades técnicas que confirman que cada día es más seguro utilizar aeronaves para proteger cultivos que son recursos estratégicos para el país.

Durante el acto de apertura, estuvieron presentes el ministro de Agricultura y Ganadería de Córdoba, Sergio Busso, el secretario de Agricultura de Santa Fe, Juan Manuel Medina, el intendente de Villa María, Martín Gill, el director de Seguridad Operacional de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), Federico Gianini, el presidente de Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay (ANEPA), Julio Placerez, el director ejecutivo del Sindicato Nacional de Empresas de Aviación Agrícola de Brasil (SINDAG), y el presidente de FeArCA, César Antonietti.

En su discurso de bienvenida, Antonietti destacó: "En cada campaña arriesgamos la vida abordo de aeronaves que son cada vez más eficientes y seguras, para realizar un trabajo eficaz que contribuye a la producción de alimentos para nuestro país y el mundo". Más adelante de su breve discurso señaló: "Tenemos muchos desafíos por delante pero el día a día es muy difícil, por eso necesitamos de las autoridades y de la unidad de todos los aeroaplicadores y de todo el conjunto porque divididos no se puede llegar a nada útil. Nuestra labor es importante y debe ser comprendida por todos, y todos, significa estar unidos en torno a la verdad".

En ese marco, el Presidente de SINDAG, la organización brasileña homóloga de FeArCA, agradeció la invitación y dijo: "Nos honra participar en este congreso. La Argentina, Uruguay, Brasil y también los hermanos latinoamericanos nos reunimos para plantear nuestras experiencias y aprender unos de otros ".

A su turno, el Presidente de ANEPA compartió con los presentes su visión de la actividad y aseguró que su país atraviesa una situación de gran demanda y producción que recibe nuestra respuesta con una creciente eficiencia.

Luego, el intendente de Villa María se refirió a su región como uno de los corazones más productivos del país y como anfitrión señaló: "Queremos darles la más cordial de las bienvenidas, acompañarlos, agradecerles y contarles que se puede ser un país que planifique para encarar y aprovechar las oportunidades que se presentan, por eso recibimos estos eventos con gran entusiasmo porque ayudan a la actividad productiva".

En representación de la ANAC, el comandante Federico Giannini destacó que la autoridad aeronáutica mantiene "una fluida comunicación con FeArCA al punto que en los próximos días se firmaría un acuerdo de apoyo a las PyMES agroaéreas".

Asimismo, el secretario de Agricultura de Santa Fe reconoció que: "con la aviación tenemos la posibilidad de ser aún más eficientes, pero no es fácil ya que hay mucha estigmatización de parte de la sociedad porque existe una gran desinformación". También se refirió a las buenas prácticas agrícolas al sostener que "el camino es mostrar la eficiencia de nuestro sistema agropecuario y que las aplicaciones aéreas son seguras en *(cont. p. 22)*

Vista aérea de la exposición en el marco del XXVII Congreso Mercosur y Latinoamericano de Aviación Agrícola. Foto: Santiago Rivas.

(viene de p. 21)

el marco de las buenas prácticas y representan el desarrollo de nuestra tecnología".

Sobre el final habló el ministro de Agricultura de Córdoba quien dijo: "Venimos trabajando en distintas políticas públicas junto a Santa Fe y Entre Ríos" y luego resaltó: "El país sale de la crisis con producción, no con ajuste, pero hay una demanda social que es producir conservando el ambiente y es ahí en donde tenemos que trabajar juntos".

Luego se sucedieron las conferencias a auditorio lleno.

El secretario de Agricultura y Ganadería de la provincia de Córdoba, ingeniero agrónomo Marcos Blanda, habló sobre "El camino de las buenas prácticas agropecuarias".

Por su parte, el director general de Fiscalización y Control de Córdoba, Martín Gutiérrez, disertó sobre "Políticas de fiscalización y normativa sobre agroquímicos – Caso Córdoba".

Posteriormente, el doctor Gustavo Marón planteó un caso emblemático en la lucha contra la desinformación y la posverdad en materia de aviación agrícola, al desarrollar una brillante conferencia bajo el título de "Aviación agrícola y ambientalismo: Un punto de inflexión en Mendoza."

Siguieron a la exposición del Dr. Marón, una charla sobre la importancia en el uso de buenos aditivos, a cargo del experto Ing. Agr. Diego Oliva, y una conferencia a cargo del licenciado Esteban Mendoza, de la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) en la que expuso sobre la presentación del plan de vuelo bajo la normativa vigente.

Por la tarde y luego del almuerzo, se desarrolló la exposición del Lic. Luis Carlos Severino (ANAC), sobre Safety Management System.

Posteriormente, nuestro director, Lic. Luis Franco, se refrió a la asimetría en la comunicación, una charla sobre la dificultad de comunicar datos científicos y rigurosos de la realidad en un público que se informa en un entorno de emotividad dominado por verdades a medias, la imagen y conclusiones falsas y tendenciosas.

Cerró el ciclo de conferencias de la primera jornada una exposición del Ing. Agr. Diego Oliva sobre calibración estática y dinámica de equipos aéreos.

A pesar de los fuertes vientos predominantes, se concluyó con una exhibición acrobática mientras el sol caía en el horizonte.

El segundo día comenzó con una conferencia sobre la correcta selección de lubricantes en la aviación, a cargo de Nicolás Corti, de CALCOR S.A. Siguió a esa presentación, la exposición del Ing. Martín Marzetti, sobre malezas resistentes. A continuación, el Ing. Luis Lanfranconi desarrolló el tema de siembra aérea de semillas, una actividad que está creciendo en el mercado. Los productos fitosanitarios tuvieron su lugar de la mano de los ingenieros Juan Cacciavillani y Julio Abatedaga. Muy importante por la actualidad de los injustificados cuestionamientos sobre peligros y derivas, el ingeniero Allan Mc Cracken se refirió al control del tamaño y espectro de la gota en la aplicación aérea.

En el resto de la jornada los temas fueron sobre manejo en cultivos sin orugas (Ing. Beto Peralta), "Camas Biológicas" y "Uso responsable de fitosanitarios" (Ing. Federico Elorza de CASAFE). Dado el perfil de los asistentes y el especial interés que despierta el tema, los ingenieros Augusto Piazza y el conocido experto Alberto Etienot disertaron sobre la "Actualidad y futuro de la aviación agrícola".

En la dinámica del día, se realizó una demostración de calibración de equipos agroaéreos. Más tarde, se desarrolló la última conferencia sobre mezclas de fitosanitarios que estuvo a cargo del ingeniero Julio Abatedaga. Al concluir la jornada Jorge Malattini, Ema Astesano, Eduardo Pais, Nicolás Skare, Jorge Marinhas y Tati Angelini volvieron a hacerse al cielo para presentar un adelanto acrobático excelente que sería tan sólo un adelanto de lo que se presentaría al cierre del evento.

En la última jornada de conferencias se trataron los siguientes temas: "Sistemas de navegación aérea", a cargo del experto Fred Ramírez; "Incendios forestales: La importancia de la capacitación y entrenamiento", a cargo de Gustavo Brunetto y "Recomendaciones de seguridad operacional", en la voz de Federico Arzubi, de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

Las "Buenas prácticas agrícolas en la aplicación de fitosanitarios", volvieron a tratarse de la mano del Ing. Víctor Piñeyro (Red BPA). Antes del almuerzo se realizó oficialmente el "Acto de cierre del Congreso", que contó con la presencia y palabras de la presidente de la JIAAC, Cdra. Pamela Suárez, el presidente de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay (Anepa), Julio Placerez, el presidente honorario de FeArCA, Dr. Orlando Martínez, el presidente de la Cámara de Empresas Agroaéreas de Córdoba, Diego Martínez, y el presidente de la entidad organizadora, señor César Antonietti.

Al almuerzo le siguió una última exposición sobre "Búsqueda y Rescate" que estuvo a cargo del coordinador Nacional de SAR, señor Marcos Nieto. El cierre de la jornada fue también un anticipo del show acrobacia.

El domingo fue el día de la fiesta con apertura a los villemarienses, para que disfrutaran de un espectáculo extraordinario en que quedaron plasmadas en el cielo las destreza de los pilotos y, más tarde, el vuelo de aeronaves de diverso tipo y los globos aerostáticos que dieron un marco multicolor y romántico a lo que fue un Congreso memorable.

Pasaje en formación del Pitts de Jorge Malatini y un aeroaplicador.

Exposición y palabras de cierre

Fuera de los hangares acondicionados para las conferencias, se desarrolló la exposición de proveedores de bienes y servicios para la aviación agrícola. Los stands de ArAvia, Calcor, YPF, AgSur, Aviatec, CG Turbines, División Turbos y Gustavo Marón y Asociados, entre otros, dieron un marco relevante con sus gazebos, aeronaves estacionadas, y exhibición de productos.
Algunos párrafos para el cierre:

El señor Diego Martínez, presidente de la Cámara de Empresas Aeroagrícolas de Córdoba, agradeció la presencia de todos los expositores y autoridades que hicieron posible el congreso y resaltó: "Queremos aportar un granito de arena para que el día de mañana sea un poco mejor, tengan la seguridad de que el compromiso de la aviación agrícola es con el bien común".
A su turno, el presidente honorario, Orlando Martínez, dijo: "Quiero hablarle a los jóvenes porque veo caras nuevas que quieren aprender, les digo que tienen que comprometerse para defender esta actividad tan honorable y noble". Luego agregó: "Tienen que comprometerse con la importancia de lo que hacemos, porque el futuro no es incierto si nos proponemos modelarlo con trabajo".

Finalmente, Antonietti tomó la palabra y aseguró: "Mientras alguien nos necesite vamos a estar con nuestro corazón, con nuestro avión, con nuestra alma". Resumió el espíritu del congreso al decir: "Hoy nos dan más fuerza para seguir y nos vamos de acá sabiendo que esto es posible mientras un avión esté en marcha".

Luego, en una conversación con el cronista de Aeromarket Antonietti dijo: "La aeroaplicación es una actividad que debería considerarse de una manera más justa, pocas veces se ha visto en la aviación un interés mayor por saber más, por trabajar mejor y por incluir en los debates a todos aquellos que duden o tengan algo que compartir, sean o no del colectivo aeroagrícola. El espíritu de estos empresarios, pilotos, técnicos y personal de apoyo, es el de abrir las puertas de sus organizaciones para conversar e intercambiar información o, si fuera el caso, discutir con datos y verdades sobre la mejor manera de apoyar a la actividad agroalimentaria para un mundo que necesita más y mejores productos que la tierra proporciona".

Nos vemos en 2019 en Uruguay

El presidente de ANEPA confirmó que Uruguay se prepara para 2019, dijo el señor Julio Placerez: "Quisiera pedirles que nos acompañen el año que viene al congreso que haremos en las Termas de Arapey (Salto, Uruguay)".

Allí, aseguraron los que tienen experiencia en estas reuniones y se ha visto en Villa María, se trasladarán argentinos, brasileños, paraguayos, bolivianos y otros extranjeros, para participar de otras jornadas enmarcadas en el deseo de ser mejores profesionales y compartir experiencias, además de fortalecer una camaradería que fue, como siempre, la nota saliente de este encuentro lationamericano.

“Reafirmamos nuestro compromiso con la aviación agrícola”

Por **Florencia Lucero Heguy.**

El Thrush de Aerotec.

Aerotec estuvo presente en el XXVII Congreso Mercosur y Latinoamericano de Aviación Agrícola que se realizó en la ciudad de Villa María, provincia de Córdoba.

Con una importante presencia de autoridades, aeroaplicadores, productores, empresarios y referentes del agro, Aerotec anunció la certificación de los aviones 510P y 510G de Thrush para poder operar con un peso máximo al despegue de 10.500 lbs / 4.762 kg. Esto permite operar tanto con sus tanques de combustible como con la tolva, pudiendo sacar el máximo de la capacidad del avión sin salir de los parámetros establecidos por el manual de vuelo. Según Diego Cardama, titular de Aerotec “esta performance es algo que ningún otro avión agrícola en la categoría puede hacer, lo que demuestra una vez más la fortaleza y solidez de los aviones Thrush”.

Además, Aerotec anunció la ampliación de su red de servicios para los aviones Thrush y Tecnam, con la incorporación de su base de mantenimiento en el Hangar 17 del aeródromo de la ciudad de Luján, provincia de Buenos Aires. De esta manera, los propietarios de aviones de ambas marcas que operen en la zona pampeana tendrán un servicio técnico más cercano.

Asimismo, el presidente de Aerotec, aseguró: “Estamos en el congreso reafirmando nuestro compromiso con el desarrollo de la aviación agrícola” y sostuvo “por eso continuamos invirtiendo en este sector y hoy podemos anunciar que contamos con una nueva unidad de servicio técnico móvil para brindar soporte a los aviones Thrush en donde se encuentren”. El taller móvil tiene todo el equipamiento técnico necesario para dar asistencia técnica en el campo a los más de 20 Thrush que hoy operan en la Argentina, del norte de la provincia de Salta hasta el sur de la provincia de Buenos Aires.

Asimismo, destacó que la familia de aviones Tecnam, ensamblados en el país por Aerotec, son un soporte complementario para cualquier operador agrícola, porque se trata aviones accesibles, de bajo costo operativo y consumo (17 litros de combustible por hora), que cuentan con la más alta tecnología, lo que los hace ideales para transporte personal, enlace, observación, toma de imágenes de uso agronómico y una amplia variedad de tareas aeroagrícolas.

Cata Línea Aérea

Por **Arq. Pablo Luciano Potenze.**

Cata Línea Aérea fue, a fines de los años ochenta, la primera empresa que implantó un sistema bastante parecido a lo que hoy llamamos low cost. La segunda fue LAPA, que llegó poco después, y motivó la quiebra de la precursora.

Primero fue CATA (Compañía Argentina de Trabajo Aéreo, con mayúsculas) SACIFeI, un taller aeronáutico fundado en 1957 por Roque Pugliese, un activo dirigente aerodeportivo que fue presidente de la Federación Argentina de Aeroclubes durante dieciocho años y Luis María Uboldi. Su primer hangar estuvo en San Justo y también incursionó en la venta de aeronaves. En 1977 se trasladó a Morón, donde hizo una inversión muy importante para construir un taller de más de 12.000 m2 cubiertos, un banco de pruebas de motores y 8.800 de plataformas y accesos. Alguna vez dio trabajo a 280 personas.

La línea aérea

Con algunos Turbocommander 690B propios y una infraestructura técnica adecuada, Pugliese, a principios de los años ochentacreó Cata Línea Aérea (con mayúscula y minúsculas) que, promediando 1985 comenzó a operar la ruta Buenos Aires - Olavarría, con horarios fijos. El plan era sencillo, pero coherente: unir dos ciudades con potencial económico, relativamente cercanas (350 km) pero con problemas para la vinculación carretera. El objetivo eran los viajeros de negocios, por lo que se optó por ofrecer ida y vuelta en el día, dos veces por semana. Los pasajes no eran baratos (40 australes el tramo, unos 50 dólares) pero había viajeros dispuestos a pagarlos y poco después agregó vuelos a Coronel Suárez y Bolívar. Los Aerocommander a veces eran reemplazados por un IAI Arava, de la empresa.

En ese momento Aerolíneas Argentinas y Austral, ambas estatales, concentraban más de un 95% del mercado argentino y la tercera línea aérea era LADE. Las privadas eran Cata, LAPA y Seal, y las provinciales LAER LAS y TAN.

El Turbocommander LV-LRG de Cata en Aeroparque.

Aviso en el diario Tiempo Argentino del 12 de octubre de 1985.

Las bandas

Los servicios aéreos de la Argentina, hasta hace poco, tuvieron tarifa fija, establecida por las autoridades. Se suponía que este valor era menor que el costo, lo que justificó subsidios diversos, a lo largo de la historia. Era una decisión política tomada por el Estado, que era el principal operador del mercado, a través de Aerolíneas Argentinas.

Pero en algunos momentos hubo desvíos, porque se autorizaron promociones, que fueron exitosas. Sin agotar el tema hay que anotar los planes familiares y grupales, que llegaron a fines de los años sesenta, y los vuelos nocturnos sin servicio de a bordo, instaurados en 1979.

La desregulación norteamericana, desde 1978, mostró claramente que existía un camino más allá de las tarifas fijas, pero la Argentina lo ignoró. En 1980 Austral se convirtió en una empresa estatal, lo que modificó seriamente el tablero y, recién en 1987, el gobierno argentino incorporó cierta libertad en las tarifas domésticas, oficializando un sistema de bandas tarifarias que permitió a las empresas subir o bajar sus tarifas un 20% con respecto al precio vigente, que ahora pasó a llamarse "tarifa de referencia". Inicialmente el mecanismo no tuvo éxito porque Aerolíneas Argentinas y Austral, que dominaban el mercado, no tenían ningún interés en rebajar sus pasajes.

En este momento Pugliese vislumbró la posibilidad de ofrecer servicios baratos con turbohélices en las rutas troncales que Aerolíneas Argentinas y Austral volaban con reactores. Para ello compró dos aviones Fairchild F-27J con 40/44 asientos. Eran máquinas muy viejas, construidas alrededor de 1960, pero parte del proyecto era aprovechar la capacidad de la empresa para su mantenimiento. Además de las facilidades de Morón, Cata construyó un gran hangar en Aeroparque.

Cata empezó a volar en mayo de 1988 a Bariloche y Santa Rosa, (2 frecuencias semanales). Las empresas establecidas se opusieron fuertemente en las audiencias públicas convocadas para otorgar las rutas y hubo fuertes cruces entre Pugliese (un diestro para exponer sus ideas) y los abogados de Aerolíneas Argentinas y Austral, que sostuvieron –como siempre– que el mercado argentino era chico y débil, por lo que no admitía el ingreso de nuevos operadores y menos competencia en precios. Pugliese retrucó diciendo que si esto era así, la industria en su conjunto había fracasado, y no le faltaba razón.

En el otoño siguiente agregó servicios a Iguazú, con tarifas un 35% menores que las de jet. A diferencia de lo que hacían sus competidores, la publicidad de la empresa estaba basada en el precio, pero eran tiempos de altísima inflación, y los valores se modificaban permanentemente. Durante la crisis del invierno de 1989 Cata trató de mantener todas sus rutas y frecuencias, y fue la única línea aérea argentina que continuó aceptando el pago con tarjeta de crédito. En octubre comenzó a volar a Mar del Plata cinco veces por semana.

Después de tres años de caída del volumen de pasajeros, en 1990 se privatizó Aerolíneas Argentinas, que se unió con Austral, en una nueva vuelta de tuerca en la tendencia monopólica de la industria. Cata siguió operando servicios troncales con aviones de hélice y tarifas reducidas, y fue agregando escalas (Puerto Madryn, Viedma, General Pico, Corrientes).

Pero cuando LAPA, a mediados de 1993, comenzó a ofrecer tarifas bajas para servicios en jet en las rutas troncales, Cata quedó fuera del mercado, orientándose hacia los servicios de carga, fundamentalmente diarios, basada en Ezeiza y charters de todo tipo.

En 1997, luego de la privatización de Aerochaco y su transformación fugaz en ALTA, Cata compró los dos FH-227 de la empresa chaqueña para reforzar su flota, pero los servicios se siguieron achicando.

En estas circunstancias Pugliese trató de vender la compañía, a una empresa dominicana llamada APA, que decía tener inversores árabes y anunció grandes planes, que más que grandes parecían delirantes. El negocio se diluyó y lo único que quedó del paso de APA por el país fue el recuerdo de una fiesta a todo trapo que se hizo en Ezeiza el 31 de enero de 2001, y algunas historias pintorescas protagonizadas por prostitutas dominicanas.

CATA SACIFI, el taller, se presentó en concurso preventivo en febrero de 2003. La línea aérea siguió funcionando, pero el 26 *(cont. p. 25)*

Aviso de Cata publicado en mayo de 1988. Si bien lo más interesante para el público era la tarifa, ésta no era el punto central de la oferta.

Air Delta
SERVICIOS AERONAUTICOS
TALLER DE PINTURA
ESTRICTO CUMPLIMIENTO EN TIEMPOS Y CALIDAD
MANTENIMIENTO DE AERONAVES
Lear Jet 25 – 31 – 35 – 60
Citation - Metro II y Metro III - Piper Navajo
Mantenimiento de baterías de plomo
Pesaje de matafuegos de cabina
Habilitado Mantenimiento y pintura DNA No. 1B-209
Aeropuerto Internacional San Fernando
Tel: (+54 11) 5648 8626/7 Fax: 56488627
info@airdelta.com.ar / www.airdelta.com.ar

Un F-27 de Cata en Aeroparque. La presentación de estos aviones siempre fue impecable.

(viene de p. 24) de octubre de 2003 un F-227 cayó poco después de despegar de Ezeiza, causando cinco muertes, lo que derivó en la suspensión total de la actividad.

En 2005 el grupo Pesquera ICS Argentina SA, del empresario Ricardo Barbosa dijo haber comprado Cata Línea Aérea, y poco después la Secretaría de Transportes autorizó a Cata a operar numerosas rutas que había pedido en 2003, pero no tenía posibilidades de volar. Los aviones quedaron guardados en los grandes hangares de Morón y la quiebra fue declarada en marzo de 2008.

Lo que quedó de Cata, dos F-27 en el hangar abandonado de Morón, fotografiados en 2007.

El IAI Arava no era un avión para línea aérea, pero Cata, como representante del fabricante israelí tuvo un ejemplar que usó esporádicamente en sus servicios.

Jorge E. Corvalán

Despachante de Aduana

Avión importado por vía marítima.

Avión ingresado en vuelo.

ESPECIALISTA EN DESPACHOS DE IMPORTACION DE AERONAVES

Atención personalizada
20 años de experiencia en comercio exterior
Décadas de trayectoria en aviación

Moreno 428, Piso 3, Of. "J" - Ciudad Autónoma de Bs. As.
Tel. 11 5218-5732/5734 - Cel. +54 9 11 4446-6084
corvalanj@hotmail.com
instagram: importaciondeaeronaves

Fue entregado el primer HondaJet Elite

En Buenos Aires Hangar Uno presentó el modelo.

El HondaJet Elite centro de una gran recepción en Hangar Uno.

Honda Aircraft entregó en los Estados Unidos el primer HondaJet Elite.

Coincidentemente, el nuevo avión de Honda visitó Buenos Aires y Hangar Uno, representante de Honda Aircraft para el Cono Sur, realizó un coctel en el que presentó la innovadora aeronave en sociedad.

El HondaJet Elite mejora la versión que se conocía hasta mayo pasado en que el fabricante presentó el nuevo avión que es más veloz, llega más lejos, despega más corto y está equipado con una suite Garmin G3000, entre otras innovaciones.

En la entrega del primer avión HondaJet Elite, en Greensboro, North Carolina, el presidente y gerente general de Honda Aircraft, señor Michimasa Fujino dijo: "Estamos orgullosos de anunciar que las entregas de HondaJet Elite han comenzado. Estamos entusiasmados con la muy positiva reacción mundial del mercado".

Por su parte, en la reunión de Buenos Aires, Willie Tufró, presidente de Hangar Uno dijo: "Es un honor estar presentando una aeronave que es verdaderamente innovadora en el mercado de los jets ejecutivos. Ya vendimos 2 aeronaves del modelo anterior y el interés aumenta con la llegada de este modelo que mejora las ya excelentes prestaciones que tenía el anterior".

Como el HondaJet que ya se conoce, el modelo Elite tiene dos motores GE Honda HF120, pero alcanza una velocidad de 782 km/h, tiene una alcance de 2.661 km, gracias a modificaciones en su estabilizador despega en una distancia menor, agrega la posibilidad de un pasajero más y varios detalles de confort que realmente hacen de este avión una aeronave de "elite".

Otras novedades del Elite

• Entrada de aire de motores con tecnología de inlets creada para reducir el ruido exterior e interior.

• Gestión de vuelo optimizada por la suite Garmin 3000, con mayor nivel de información sobre velocidad del aire, altitud de crucero, flujo de combustible, cálculo de distancia de despegue y aterrizaje (TOLD) automáticos en función del largo de pista requerido, velocidades-V, gradientes de ascenso/aproximación, etc.

• Estabilidad y Protección con funciones de inclinación y AoA que mejoran la operación del avión al disuadir el vuelo fuera de los parámetros establecidos por el fabricante.

• Sistema de audio Bongiovi (opcional): el primer sistema de sonido en cabina sin altavoces que posibilita una experiencia de audio de inmersión envolvente a lo largo de toda la cabina.

• Una nueva gama de colores exteriores.

• Baño con cinturón de seguridad. Cocina con cafetera. Asientos exclusivos en piel a dos tonos.

FOTO DE TAPA

El Falcon 2000 LXS

El avión Falcon 2000LXS es el sucesor optimizado de la serie de modelos 2000 y 2000LX que suman en su haber a más de 550 aviones en servicio.
Su interior posibilita diversas configuraciones. Puede llevar hasta ocho ocupantes, incluidos dos pilotos, en butacas de cuero y un sillón para tres personas.
La aeronave tiene dos motores P&W Canada PW308C de 7.000 libras de empuje. Vuela a 0,862 de Mach a una altitud de 14.326 m. Puede aterrizar en 689 m a una velocidad de aproximación de 194 km/h.

Respuestas "10 preguntas para un piloto 10"

1:c	2:a	3:a	4:b	5:c	6:a	7:a	8:b	9:c	10:a

aviasur.com

Fly safely & relaxed

Estamos siempre a la altura de tus exigencias.

- Centro de mantenimiento certificado por ANAC.
- Contamos con una moderna infraestructura de nivel internacional.
- Dos ingenieros aeronáuticos y un equipo de profesionales instruidos en Centros de Entrenamiento Internacionales.
- Mantenimientos Programados e Imprevistos, Modificación de Aeronaves, Primeras Certificaciones y Renovaciones de Aeronavegabilidad, Repuestos.

Estamos comprometidos con la seguridad y tranquilidad de nuestros clientes.

Aviador David Fuentes Norte 2205, Pudahuel | Aeropuerto Internacional AMB (SCL).
contacto@aviasur.cl | +56 2 2611 1500 | Santiago, Chile.

AVIASUR

Entre líneas... aéreas

Gobierno decide reducir tasas

El Gobierno de Chile anunció que bajaría las tasas vinculadas a la actividad aerocomercial con el objetivo de elevar el flujo de pasajeros, el turismo y, consecuentemente, contribuir al crecimiento de la economía.

Esta medida era ampliamente esperada por las aerolíneas locales, entre ellas, Latam Airlines, Sky Airline y JetSmart, algo que fue resistido, por ejemplo, por el ex ministro de Hacienda Rodrigo Valdés, quien señaló el pasado mes de junio que "si queremos tener más y mejores aeropuertos, es importante dejar las tasas como están. No es el momento de revisar tasas de embarque".

Un informe de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) indica que las tarifas actualizadas de derechos de embarque para vuelos domésticos ascienden a $ 7.592 chilenos en aeropuertos y aeródromos de primera categoría. En el caso de los vuelos internacionales, el valor es de USD 30 para aquellos servicios cuyo destino se sitúe a más de 500 kilómetros del aeropuerto de embarque. Ese dinero se reparte de la siguiente manera: USD 26 para la DGAC; USD 2 para el grupo de trabajo contra el hambre de la Organización de las Naciones Unidas, compromiso adquirido por Chile en la década pasada, y USD 2 se destinan a promoción turística.

Aerolíneas Argentinas"invertiría" USD 30 millones

Aerolíneas Argentinas informó "inversiones" en seguridad y mantenimiento. Alrededor de USD 15 millones serán destinados a la instalación de sistemas anti incendio en los hangares de Ezeiza, mientras que una cifra similar será dedicada a la puesta a punto de los hangares de ese mismo aeropuerto y del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires.
Estas obras se sumarán a las que ya están en marcha para la modernización y ampliación de la severa crisis financiera. La empresa informa que las obras se solventarán con aportes del Tesoro y la venta de activos no operativos, entre los cuales estarían los seis pisos de oficinas que la empresa posee en una torre de la calle Bouchard, en el centro de la Ciudad de Buenos Aires (USD 15 millones). Además, la empresa evalúa llevar a cabo una operación denominada Sale and Lease Back con los dos aviones propios que integran la flota B737–700. En la práctica, esta modalidad implica su venta e inmediato alquiler, por lo cual seguirán estando operativos hasta que sean desprogramados de manera definitiva, lo cual está previsto para los meses de mayo y junio de 2021. Una vez cumplido ese plazo, estas aeronaves serán reemplazadas por B737–MAX8. Se estima que la venta de estas dos aeronaves podría reportar ingresos adicionales por alrededor de U$D 32 millones.

Por último, se llevará a cabo la venta de 50.000 ítems de repuestos desprogramados por un valor cercano a los USD 3 millones.

Hangar 5 de Aerolíneas Argentina. Foto: Aerolíneas Argentinas

infraestructura existente en diversos aeropuertos del país: Bariloche, Córdoba, Chapelco, Iguazú, Mendoza, Tucumán, Comodoro Rivadavia, Resistencia y La Rioja, entre otros. De manera complementaria, el plan incluye la adquisición de equipamiento para tareas de rampa, como así también una fuerte inversión en sistemas. Esas inversiones, que fueran aprobadas como parte del presupuesto 2018, suman USD 32 millones.

La compañía ya ha hecho inversiones importantes en la infraestructura de hangares. Este año se inauguró el Hangar 5, el mayor de la empresa, en Ezeiza, donde se realiza el mantenimiento de los aviones mayores de la flota. Y se invirtieron USD 2,4 millones para la instalación de fibra óptica y redes Wi Fi en esos mismos espacios de trabajo. Estas inversiones, que merecerían una explicación detallada de la necesidad y urgencia que implican para no considerarse meros gastos, serán financiadas por un Estado que justamente transita una

---

Irlanda: Ryanair llega a acuerdo

Ryanair ha llegado a un principio de acuerdo con el sindicato FORSA, que representa a los pilotos de la compañía en Irlanda, al que ha reconocido como interlocutor para negociar.

Según ha informado por las agencias de noticias, las negociaciones entre ambas partes tuvieron comienzo la semana pasada y han contado con la mediación de Kieran Mulvey, experto en este tipo de conflictos y ex miembro de la Comisión de Relaciones Laborales del Parlamento Irlandés, donde trabajó durante 25 años. El acuerdo, por su parte, se logró en la última reunión, que tuvo una duración de 22 horas.

Varias situaciones se entremezclaron en la tensa disputa de la empresa con los pilotos, por ejemplo, que Ryanair amenazara con el retiro de aeronaves de Irlanda para ampliar sus operaciones en otros países menos conflictivos y, de parte de los sindicatos europeos (como los españoles USO y Sitcpla, el portugués SNPVAC, los belgas CNE-CSC y LBC-NVK y el italiano UIL FILT-CGIL) solicitaran a los accionistas de Ryanair "un cambio de modelo de negocio que respete la legislación europea y los derechos de los trabajadores", lo cual es atendible respecto del respeto por la ley, si es que se viola, pero imposible de realizar dado que el modelo es la razón de la existencia misma de la aerolínea low cost.

El caso Ryanair parece que finalmente se ha encauzado con la aceptación de nueve de los 11 reclamos del sindicato, entre ellos el de la implantación de un sistema "justo y transparente" para el intercambio de personal entre las diferentes bases europeas de la compañía. También, la reconsideración de las medidas anunciadas por Ryanair de reducir su flota de Irlanda un 20%, así como de eliminar 300 puestos de trabajo.

Más allá de una empresa

Hace unas horas Flybondi emitió un comunicado en el que explica cómo transcurrieron los primeros seis meses de operaciones aéreas. A lo largo del texto (https://flybondi.com/flybondi-informa-a-sus-pasajerxs/) se pueden leer argumentos sobre lo que podríamos llamar dificultades naturales y artificiales de la compañía. Las naturales son las que toda iniciativa comercial innovadora suele tener, más algunos errores "no forzados"; las otras, surgen de las barreras –básicamente mentales– que desde hace años traban inútilmente las posibilidades de desarrollo de nuestra nación.

Innovar implica un cierto grado de imprevisibilidad pero en la aviación los imprevistos deben reducirse a la mínima expresión. En el comunicado la empresa menciona "eventualidades operativas y técnicas que generaron cancelaciones y reprogramaciones". Algunas de estas "eventualidades" son producto de ineficiencias propias y la mayoría por la precariedad del medio en que se desenvuelve la actividad aeronáutica en nuestro país. Dentro de lo que serían propias ineficiencias podríamos aventurar que por lo general el negocio low cost utiliza los aviones más modernos del mercado que se puedan lograr a través de las diversas formas de afectación a sus flotas. En el caso en cuestión las aeronaves no son nuevas ni las más modernas, lo cual no quiere decir que no operen con seguridad y dentro de las normas. Otra ineficiencia que se relaciona con las aeronaves y los vuelos programados, es que una aerolínea que tiene 4 o 5 aviones en servicio ante cualquier problema técnico en uno de ellos, reduce su flota en un 20 o 25%, lo cual suele generar desbarajustes.

En cuanto a la precariedad de la infraestructura aeronáutica, podemos señalar que el Aeropuerto El Palomar (PAL) debió estar preparado y equipado antes de lanzar las operaciones, ya que las estadísticas arrojan suficiente información para conocer sus limitaciones operacionales en situación de baja visibilidad. Respecto de este último punto, todavía no se sabe oficialmente qué hará el Estado (EANA) para reducir los problemas de las operaciones en PAL, si se instalará un nuevo ILS y, si esa fuera la decisión, qué categoría tendría. Por ahora sólo se habla de una modificación en las cartas de aproximación que posibilitarían bajar las distancias de pista a 1.400m. Ahora bien, el Ministerio de Transporte (en realidad ANAC) debería haber previsto esto al pensar en El Palomar como aeropuerto público. La idea de ponerlo en servicio para las aerolíneas fue creativa y plausible, pero también es cierto que tanto el Estado como la aerolínea que eligió como cabecera ese aeropuerto debieron prever las limitaciones a las que se enfrentaban y, si se previó, difundir entre los potenciales pasajeros-clientes que el servicio estaría sujeto a una meteorología que en invierno no permite operar frecuentemente.

Finalmente, la ciudadanía tiene ante sí el desafío de discernir adecuadamente lo que significa el concepto "Revolución de los Aviones", como gusta llamar el gobierno a la apertura para que más personas accedan al avión, y comprender que hay grupos corporativos que están auscultando, por no decir persiguiendo con saña, a una nueva aerolínea como no se hace con ninguna otra y que apuesta al fracaso por medios inimaginables.

Por otro lado, aunque a Transporte le moleste las críticas realmente constructivas, es importante que el gobierno asuma la realidad de la aviación civil y la necesidad de que los organismos vinculados con la actividad aeronáutica sean conducidos por los mejores profesionales del sector. Algunos de los cambios que se están realizado parecen orientados a optimizar recursos y tomar decisiones más racionales, pero todavía falta muchísimo por hacer para que el concepto se torne un programa sustentable.

Nota del director de Aeromarket publicada por INFOBAE el 8 de agosto de 2018.

GRAGEAS 3

EL PROYECTO EN EZEIZA
Debería mejorarse lo que se ha presentado

Sintéticamente se observan varios puntos que no parecen haberse tenido en cuenta en el proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, de Ezeiza.
La operación de EZE necesita proyección para poder absorber cómodamente el incremento de las operaciones.

Veamos:
• Del lado de la Terminal C no hay suficientes estaciones de parking y por el momento desconocemos si hay planes de ampliar esta plataforma.
• Se ha mencionado la necesidad de expandir la plataforma para evitar el taxing de aeronaves que deben ir hasta "Chivatos" y cruzar la plataforma operativa por detrás de los aviones que están para ser abordados, lo cual complica a unos y a otros, a la vez que exige más de 45 minutos de desplazamiento de la aeronave.
• Debería considerarse que del lado de la mencionada Terminal C no hay hangares para el servicio de aeronaves ni se proyectarían construirlos, lo cual, de construirse, sería un alivio y ahorro de recursos.
• En EZE estaba planeado avanzar con el el Proyecto de un fuel farm o de planta de almacenamiento de combustible, pero para ello se les debería asegurar a las líneas aéreas cuáles serían las condiciones, costos y beneficios que un proyecto como este aportaría. Es un tema importante en medio de la "Revolución de los aviones (que es una revolución aerocomercial)".
• En vísperas de a reunión del G20, queda en evidencia –tomar nota– la falta de espacios para parking y pernocte de aeronaves. Por lo que ha trascendido, habrá aviones estacionados en varias calles de rodaje y hasta podría bloquearse una de las pistas para hacer espacio. De hecho se estaría realizando una obra de ensanche en la cabecera 05 para permitir algunas nuevas posiciones de parking (aunque sea cruzando la pista). Se espera lleguen a terminarla antes del G20.

Aeroparque
Una más: Tener en cuenta que el plan para Aeroparque que presentara AA2000 hace unos meses, no permite comprender cómo se abastecería de combustible a la cantidad de nuevas aeronaves que recibiría el aeropuerto ampliado. Muchos dudan pueda resolver este asunto antes del 2020 si es que llega a esa fecha, claro. Ampliaremos.

VISION JET SF50

(011) 4714-2002 / WWW.CIELOSA.COM.AR / MARCELOPAVIOTTI@CIELOSA.COM.AR
AEROPUERTO INTERNACIONAL SAN FERNANDO, BUENOS AIRES, ARGENTINA.

Cielo S.A.

CIRRUS AIRCRAFT
REPRESENTANTE OFICIAL

GUÍA AEROMARKET DE SERVICIOS

Publicite aquí un aviso como este

DESDE $ 750 POR EDICIÓN

Formato: 55x70mm.

ARIAS & BORTOLAZZO
TALLER AERONÁUTICO

Hawker Beechcraft · Teledyne Technologies · Cessna · Lycoming · Piper

Aeródromo PETRAZZINI

38° 21´ Latitud S.
60° 15´ Longitud O.

Ruta Nacional 3 Km. 492
C.C. 172 • C.P. B7500GDB
Tres Arroyos • Buenos Aires
Argentina

Tel./Fax: (02983) 42-3063
e-mail: ariasbortolazzo@hotmail.com

RADIO QUINTANA
RADIO SERVICIO AERONÁUTICO - VENTAS

82 años de honestidad al servicio de la aviación

Dealer: PS - ENGINEERING - KING - GARMIN - S TEC - AVIDYNE - SANDEL - INSIGHT - DAVTRON - VAL - NARCO
Habilitación DNA 1-B-122

Aeropuerto Internacional San Fernando
(1646) San Fernando
Tel./Fax (54-11) 4714-8230

radioquintana@sinectis.com.ar
www.radioquintana.com.ar

Dra. Yolanda Fernández
ABOGADA

Especialista en
Asesoramiento Aeronáutico

Av. Maipú 851 Piso 4 - Dto. G
(1638) Vicente López
Tel./Fax: 4797-1062

TRADUCTOR PÚBLICO INGLÉS

Matrícula CTPCBA
Inglés técnico y aeronáutico
Traduzca sus licencias de piloto del inglés / Licencias FAA / Libros de vuelo / Psicofísicos

Cel (011) 15 5044-1278
viviana_achon@hotmail.com
brunovarani@hotmail.com

Nos podés ubicar por **El Garage TV**

Cablevisión canal -108 y 629 HD
Telecentro canal 109 HD
Direc TV canal 1644.

Horarios
Viernes 19:30 hs, lunes 14:00hs y Miércoles 18:00 hs.

A todo el país y países de la región.

LIC. VIVIANA FERNANDEZ

Psicóloga Aeronáutica

Instructora-Facilitadora en FF:HH y CRM

(15) 4427-8473 / 4701-3510
vivfern25@hotmail.com

AERO MARKET (27 AÑOS)

Año XXVIII - Nro. 228
Setiembre 2018
Fundado por Horacio Víctor Franco

Director - Editor Lic. Luis Alberto Franco
Admin. y publicidad Arq. Cristina Leveratto
Humor Hugo Roth
Diagramación y diseño Marcelo Garbarino
Logística Guillermo Leveratto

Registro de la propiedad intelectual Nro. 5138354.

Redacción Editorial
Av. Directorio 532 6o. C
(C1424CIS) C. A. de Bs. As.
Tel.: (011) 4922-0713

Aeromarket es una publicacion de INTERpress
Editores / Propietario: Luis Alberto Franco
aeromarket@fibertel.com.ar

Quienes somos: Fundado en 1990, *Aeromarket* es un periódico orientado a la aviación civil argentina. Desde nuestros orígenes promovimos una aviación administrada por autoridades civiles, en la cual la iniciativa privada y una irrestricta libertad en el marco de la seguridad operacional, fueran las protagonistas del desarrollo aeronáutico de la nación.
Aeromarket, llega a todas las provincias argentinas.
Nuestras ediciones se han caracterizado por un contenido basado en temas técnicos, información sobre innovación en productos y servicios, el seguimiento de las políticas aeronáuticas nacionales e internacionales y la evaluación de las grandes tendencias en el sector.

Las notas de **Aeromarket** pueden reproducirse citando la fuente.
Aeromarket no se responsabiliza por las notas que consignan autor y no necesariamente está de acuerdo con el contenido de las mismas.

Impreso en Color-Efe: Paso 192, Avellaneda - Pcia. Bs. As.

FLIGHT CENTER

Escuela de Vuelo y Servicios Aéreos Comerciales

Flota Actualizada Cessna 152 – Piper Archer R22 – R 44 – Bell 206 Simuladores

AVIÓN Y HELICÓPTERO

- **Piloto Privado**
- **Piloto Comercial**
- **Piloto Comercial de Primera**
- **Instructor de Vuelo**
- **TLA**

Aeródromo Morón: Fray Justo,
Sta. María de Oro Esq. Av. Figueroa Alcorta
Partido de Morón - Pcia. de Buenos Aires

4116-2121 | 4116-2119
www.fcaviacion.com.ar
consultas@fcaviacion.com.ar

Volar es fácil cuando se sabe cómo!!!

30 años
de experiencia

Escuela de Vuelo Rufu
www.rufu.com.ar 0800-555-KERN

PSA Servicios Aéreos

ESCUELA DE VUELO TRANSPORTE AEREO
ADMINISTRACIÓN DE AERONAVES

Toda la infraestructura de un gran aeródromo para ser instruido sin restricciones ni pérdidas de tiempo.

Av. Eva Peron 2200 AERODROMO de MORON
Tel/ Fax: 4483-3046
e-mail: sapsa@fibertel.com.ar

www.serviciosaereospsa.com

Sky Flight

Training School - Escuela de Vuelo

www.sky-flight.com.ar /11-4629-7884
sky-flight@sky-flight.com.ar | info@sky-flight.com.ar

Habilitamos un mail para recoger todo tipo de información que creas debe ser conocida por el público en general y nuestros lectores aeronáuticos en particular.

Ponla en conocimiento de la gente
y haz que los controles funcionen mejor.

aeromarketescucha@gmail.com

SEGUINOS EN TWITTER

SUSCRIBASE A
AERO MARKET 27 AÑOS

aproveche los clasificados gratuitos online

www.aeromarket.com.ar

DESDE 1969
ETAP *Escuela Técnica de Aviación Profesional*

Desde 1969 formando los mejores profesionales de la aviación

Avellaneda 445 - Florida
A una cuadra de Av. Maipú al 500 y a pasos de la estación ferroviaria.
Tel.Fax (011) 4791-3948 / 9683
www.escuelaetap.com

CURSOS TEÓRICOS A DISTANCIA CON EXAMEN FINAL PRESENCIAL

Curso
Piloto Comercial

Flying Time Escuela de Vuelo

Treinta (30) horas de vuelo

- **Capota básico 10 horas**
- **Radioeléctrica bajo capota 10 horas**
- **Nocturno 10 horas**
- **Entrenador terrestre y examén piloto comercial sin cargo**
- **Alojamiento sin cargo**

Informes: www.escuelaflying.com.ar • flying@funescoop.com.ar
Teléfonos 0341 4931505

Escuela de Vuelo Aeródromo Morón
Aviación Lupetti

+54 9 11 3693 4592
Lupetti Franco (Aviación Lupetti)
aviación_lupetti
aviaciónlupetti@gmail.com
www.aviaciónlupetti.com.ar

GUÍA AEROMARKET DE CAPACITACIÓN Y ESCUELAS

JSSI
JSSI. A BETTER APPROACH
For nearly 30 years, we've provided maintenance support for virtually every make and model of business and regional jet, turboprop and helicopter on the market. Wherever you fly, enhance your ownership experience with a complete range of maintenance, financial and consulting services from JSSI.
MORE THAN HOURLY COST MAINTENANCE PROGRAMS
JSSI PARTS
JET ENGINE LEASING
ADVISORY SERVICES
WE ARE JSSI.
JETSUPPORT.COM