

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DA FICHA CENIPA 15

Observação: as definições aqui apresentadas só tem a finalidade de padronizar as informações recebidas, condição básica para concretizar um banco de dados preciso. Participe com capricho e dedicação!

Assinalar somente uma das opções por ficha.	
Item	Descrição
	<p>Colisão com ave (s): quando ocorrer impacto da aeronave com ave.</p> <p>Colisão com outro (s) animal (is): quando ocorrer impacto com outro tipo animal. (p.ex.: morcego, sapo, raposa, cachorro, etc).</p> <p>Quase colisão: impacto marginalmente evitado, através de desvio da aeronave ou da ave.</p> <p>Avistamento: quando forem visualizadas quantidades significativas de aves, até mesmo por alguém no solo.</p>
Aeronave	<p><u>Matrícula</u>: grupo de letras e números que identificada uma aeronave. (p.ex.: PT-ABC, N4121D, FAB 1234, etc).</p> <p><u>Data</u>: Grupo de oito algarismos que define dia, mês e ano da ocorrência. (p.ex.: 02/05/2009).</p> <p><u>Proprietário / operador</u>: unidade aérea, companhia, empresa ou particular, caso seja de pessoa física, que explora a aeronave. (p.ex.: Transbrasil, Vasp, XYZ Táxi Aéreo, Aeroclube de São Pedro, Particular, etc).</p> <p><u>Modelo</u>: família da aeronave, de acordo com sua seção frontal. (p. ex: A320, B737, EMB170, etc).</p> <p><u>Fabricante</u>: empresa que fabricou a aeronave. (p.ex.: Embraer, Neiva, Airbus, Boeing, etc).</p> <p><u>Motor - fabricante</u>: a empresa que fabricou o motor. (p.ex.: Rolls Royce, Pratt & Whitney, Snecma, etc).</p> <p><u>Motor - modelo</u>: tipo do motor. (p.ex.: Allison AE3007A, PT6A-25C, Viper MK 540, etc).</p>
Período do dia	<p><u>Hora local</u>: grupo de quatro dígitos, de zero a vinte e três horas e cinquenta e nove minutos. (p.ex.: 22:02).</p> <p><u>Hora UTC – (Z)</u>: grupo de quatro dígitos, que expressa o horário em relação ao meridiano de Greenwich.</p> <p><u>alvorada / dia / crepúsculo / noite</u>: assinalar apenas uma das opções.</p>
Aeródromo	<p><u>Indicativo ICAO ou nome</u>: utilizar preferencialmente código da ICAO ou o nome.</p> <p><u>Pista utilizada</u>: utilizar dois dígitos relativos ao sentido da pista utilizada e a letra “L”ou “R”, se houver. (p.ex.: 10, 17L, 16R, etc).</p> <p>Fora de aeródromo</p>
Fora de aeródromo	<p><u>Área de Segurança Aeroportuária (ASA)</u>: 13 km para aeródromos que operem somente VFR e 20 km para os demais. Assinalar “sim”, quando dentro da ASA, e “não”, quando fora da ASA.</p> <p><u>Localização/referência marcante</u>: radial e distância, coordenadas geográficas ou qualquer outro modo que permita determinar o local da ocorrência no entorno. (p.ex.: RD 270/12nm, través do Maracanã na proa 200, etc).</p>
Altura e velocidade	<p>Se possível, estimar a altura em pés e velocidade em nós, no momento da colisão. Caso aeronave use outro sistema de medida, informar em observações qual é o sistema utilizado. (p.ex.: metros, km/h, etc).</p>
Fase do voo	<p>Assinalar somente uma das opções a seguir, de acordo com a definição das fases de vôo (MCA 3-6).</p> <p><u>Táxi</u>: movimento no solo, exceto no pouso e na decolagem. Inclui helicópteros taxiando sem contato com o solo.</p> <p><u>Decolagem</u>: da aplicação da potência até 50 ft AGL. Inclui a desaceleração, no caso de abortiva, e ainda a decolagem direta e corrida de helicópteros.</p> <p><u>Subida inicial</u>: desde 50 ft sobre a pista até a 1ª redução prevista de potência, até 1.500 ft AGL, ou até atingir o circuito de tráfego. Não inclui saída IFR.</p> <p><u>Saída IFR</u>: do término da decolagem até ponto pré-estabelecido em carta (rota ATS).</p> <p><u>Subida</u>: do término da subida inicial ou da saída IFR até os cheques de nivelamento.</p> <p><u>Cruzeiro</u>: dos cheques de nivelamento até os cheques de descida.</p> <p><u>À baixa altura</u>: da saída do circuito de tráfego até a re-entrada, desde que a 1500 ft AGL ou abaixo.</p> <p><u>Descida</u>: dos cheques de descida até o início das fases de manobra, emprego militar ou especial, fixo de aproximação, marcador externo, 1.500 ft AGL ou entrada no tráfego visual padrão.</p> <p><u>Espera/órbita IFR</u>: a partir de um ponto fixo ou designado como referência da órbita até o procedimento IFR ou prosseguimento da descida.</p> <p><u>Procedimento de aproximação IFR</u>: do início do procedimento IFR até a aproximação final. Inclui a curva base do procedimento, porém exclui a órbita.</p> <p><u>Circuito de tráfego</u>: da entrada no circuito até a reta final.</p> <p><u>Aproximação final</u>: após fixo de aproximação final (IFR) até ponto previsto de início de arremetida no ar ou obter condições visuais (reta final).</p> <p><u>Reta final</u>: do fim da aproximação final (IFR) ou da perna base (VFR) até o pouso ou pairado.</p> <p><u>Arremetida no ar</u>: do início dos procedimentos de aproximação perdida (IFR) ou aplicação de potência, antes do toque, até início de novo procedimento de espera IFR ou circuito de tráfego.</p> <p><u>Arremetida no solo</u>: da aplicação de potência após o toque até a saída efetiva do solo (decolagem).</p> <p><u>Pouso</u>: da entrada no efeito solo até o toque. Para helicópteros até o vôo pairado ou toque, no caso de aproximação direta para o estacionamento.</p> <p><u>Corrida após pouso</u>: do toque no solo até a saída da pista ou parada, o que ocorrer primeiro. Inclui pouso corrido de helicóptero.</p> <p><u>Outra</u>: situação não apresentada na ficha ou não classificada em qualquer das fases conhecidas, utilizar o espaço correspondente de forma clara e legível. (p. ex. inspeção de trânsito, revisão de pista, etc)</p>

Parte (s) da aeronave	<p><u>Outra (s)</u>: parte(s) da aeronave não especificada(s) na ficha ou caso seja desconhecida(s), neste caso se deve escrever “desconhecida”.</p> <p>Uma parte danificada foi obrigatoriamente atingida, já o inverso nem sempre é verdadeiro. Assinalar todas as partes atingidas e danificadas, evitando criar “novas” partes. No caso do motor, especificar o número do (s) motor (es) atingido (s) / danificado (s). Caso tenham sido todos os motores, colocar no campo observações “todos os motores foram atingidos”.</p>
Efeito no voo	<p><u>Nenhum</u>: quando desconhecido, sem alteração de parâmetros da aeronave ou só percebido o cheiro característico de ave no ar de cabine.</p> <p><u>Pouso de precaução</u>: regresso ao local de decolagem.</p> <p><u>Decolagem abortada</u>: neste caso citar em “observações adicionais” se houve outras consequências da ação, como fogo nos conjuntos de freios, uso da área de escape, etc.</p> <p><u>Parada de motor(es)</u>: complementar esta informação no campo “parte(s) da aeronave”, citando o(s) motor(es) atingido(s).</p> <p><u>Outros</u>: citar qualquer outra consequência da colisão, como pane de comandos de vôo, etc.</p>
Condições do céu	Assinalar uma das opções dentre a cobertura de nuvens, outra entre as opções de visibilidade e outra, quanto à ocorrência de precipitação.
Animais	<p><u>Espécie</u>: inserir o nome comum do animal, caso seja identificado. Quando não for possível identificar, assinale a opção “Não identificada”.</p> <p>Marcar uma das linhas da coluna avistada (s), atingida (s) e tamanho estimado. Caso tenha sido um bando de animais, estimar o tamanho individual da espécie.</p>
Informar se o piloto foi alertado para a presença de aves através de qualquer meio, inclusive outros não descritos no item. Neste caso, informe qual foi o meio utilizado, para que sua efetividade possa ser futuramente avaliada.	
Observações Adicionais	<p>Campo de digitação livre, onde devem ser fornecidas todas as informações complementares disponíveis aos itens assinalados, bem como qualquer outra e ainda sugestões sobre a ficha e o assunto.</p> <p style="text-align: center;">Desde que com clareza!</p>
Reportado por	Solicita-se o fornecimento destas, a fim de retirar qualquer dúvida a respeito da ficha recebida. O endereço de e-mail é a mais importante de todas as informações que podem ser fornecidas neste campo.

Por favor, antes de remeter a ficha CENIPA 15, faça uma revisão nos dados que estão sendo fornecidos, pois todas as informações aqui inseridas são importantes ao gerenciamento do perigo da fauna. A confiabilidade do banco de dados gerado é nossa única arma para viabilizar ações eficientes. Participe e estimule outros a também participarem!