



|                          |               |                          |  |
|--------------------------|---------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | Trem de pouso | <input type="checkbox"/> |  |
| <input type="checkbox"/> | Cauda         | <input type="checkbox"/> |  |
| <input type="checkbox"/> | Outras ( )    | <input type="checkbox"/> |  |

|    |  |   |
|----|--|---|
| 16 | Reportado por ( nome): CARLOS PERIN Fº   | Função/local de trabalho: PIC CANAC 155.309 |
|    | E-mail (s): cperinf@carlosperinfilho.net | Telefones / fax: 37219893                   |

FONTES: Ranking the Hazard Level of Wildlife Species to Aviation (Dolbeer et. al, 2000), Doc 9137-AN/898 Part 3 – Wildlife Control and Reduction (2012), Lei 12.725/2012

Enviar para: **CENIPA** – SHIS – QI 5 – LAGO SUL – BRASÍLIA/DF - CEP 71.615-600 / FAX: 0XX61 3365-1004 / EMAIL: [riscoaviario@cenipa.aer.mil.br](mailto:riscoaviario@cenipa.aer.mil.br) / [riscoaviario@cenipa.intraer](mailto:riscoaviario@cenipa.intraer)

Ficha CENIPA 15 (versão DEZ013) substitui a versão anterior (2011)

## INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DA FICHA CENIPA 15

As definições a seguir são exclusivamente direcionadas à padronização de informações para reporte e registro no SIGRA, a fim de aperfeiçoar sua precisão e completeza. Por conseguinte, melhorando a eficiência do gerenciamento de risco de fauna e do ranking de espécies-problema para a aviação brasileira. Forneça seus contatos (em especial e-mail) para consulta sobre possíveis dúvidas. Para consultar dados registrados no SIGRA, clique [AQUI](#).

| <b>Assinalar somente uma opção por ficha!</b>  |   |
|--|---|
| <p><b>Colisão com fauna</b> – evento em que ocorra pelo menos 1 das situações a seguir: tripulação testemunhar colisão, evidência ou dano decorrente de colisão é identificado em aeronave pelo pessoal de aeródromo ou de manutenção de aeronave; <b>carcaça de animal</b> for localizada em até 50 m das laterais de pista de pouso e de taxi ou 300 m das cabeceiras de pista de pouso ou a presença de fauna no aeródromo ou fora dele exercer efeito significativo sobre a operação de aeronaves (p.ex. abortiva de decolagem, etc)</p> <p><b>Quase colisão</b> – colisão <b>marginalmente evitada</b> pelo desvio realizado pela tripulação ou pelo animal. Em termos de gerenciamento, esse evento equivale a uma colisão.</p> <p><b>Avistamento</b> – 1 ou mais <b>animais vivos</b> são visualizados nas proximidades da trajetória da aeronave <b>sem ter sido necessário o desvio pela tripulação ou pelo animal.</b></p> |   |
| Item   | Descrição   |
| Data   | Grupo de oito algarismos que define dia, mês e ano da ocorrência. (p.ex.: 02/05/2009).  |
| (1)<br>Aeronave  | <p><b>Matrícula:</b> grupo de letras e números que identifica uma única aeronave. Não use número de voo! (p.ex.: PTABC, VHAUS, FAB1234, N7777, EB3333, etc).</p> <p><b>Operador:</b> unidade aérea militar, órgão de segurança pública, empresa ou particular que explora a aeronave. (p.ex.: 1GAv10 Poker, PM-DF, Coles Supermercados, Aeroclube de São Pedro, American Airlines, Particular, etc).</p> <p><b>Fabricante:</b> empresa que fabricou a aeronave. (p.ex.: Embraer, Neiva, Aerospaiale, Boeing, etc).</p> <p><b>Modelo:</b> família da aeronave, de acordo com sua seção frontal. (p. ex: A320, B737, EMB170, etc).</p>  |
| (2)<br>Tipo de Aviação   | <b>Assinalar somente uma das opções a seguir, observando as definições!</b>   |
|  | <p><b>Regular:</b> aeronave utilizada para transporte comercial de passageiros (RBAC 121 e 129).</p> <p><b>Geral:</b> aeronave de menor porte utilizada pra fins diversos (RBAC 91, 135, 137, 140, 141).</p> <p><b>Marinha / Exército / Aeronáutica:</b> assinalar conforme Força Armada a que pertença a aeronave.</p> <p><b>Desconhecido:</b> caso a aeronave não seja identificada, o tipo de aviação será “desconhecido”.</p>   |
| (3)<br>Motor   | <b>Assinalar somente se houve colisão no motor!</b>   |
|  | <p><b>Fabricante:</b> a empresa que fabricou o motor da aeronave. (p.ex.: Rolls Royce, Pratt &amp; Whitney, Snecma, etc).</p> <p><b>Modelo:</b> indicador que especifica o modelo de motor usado pela aeronave. (p.ex.: T700-701, AE3007A, PT6A-25C, JT-8D, etc).</p>   |
| (4)<br>Período do dia  | <p><b>Hora local:</b> grupo de quatro dígitos, de 00:00 a 23:59. (p.ex.: 22:02).</p> <p><b>Hora GMT – (Z):</b> grupo de quatro dígitos, que expressa o horário em relação ao meridiano de Greenwich. (p.ex.: 01:02).</p> <p><b>Parte do dia:</b> assinalar apenas uma das opções.</p>   |
| (5)<br>Aeródromo   | <p><b>Indicativo ICAO ou nome:</b> utilizar preferencialmente código ICAO ou o nome do aeroporto / aeródromo.</p> <p><b>Pista em uso:</b> utilizar dois dígitos relativos à direção da pista em uso e a letra “L”, “C” ou “R”, se houver. (p.ex.: 10, 17L, 16R, etc).</p>   |
| (6)<br>Local no aeródromo/<br>entorno / rota   | <p><b>Área de Segurança Aeroportuária (ASA):</b> área circular com 20 km de raio a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo.</p> <p><b>Coordenadas / radial e distância:</b> coordenadas geográficas ou qualquer outro dado que permita determinar o local aproximado da ocorrência na ASA. (p. ex.: eventos no lado-ar=0/0, tripulantes podem ser mais específicos fornecendo RD/Dist= 270/8 ou coordenadas geográficas).</p>   |
| (7)<br>Altura e velocidade   | Inserir a altura sobre o terreno no momento em que ocorreu o evento (em pés) e a velocidade (em nós). Caso a aeronave use outro sistema de medida, informar em observações. (p.ex.: colisão ocorrida no solo ou identificada em revisão de pista tem altura “0”).   |
| (8)<br>Fase do voo   | <b>Assinalar somente uma das opções a seguir, observando as definições!</b>   |
|  | <p><b>Táxi:</b> movimento no solo, exceto decolagem e pouso. Inclui helicópteros taxiando com/sem contato com o solo.</p> <p><b>Decolagem:</b> do início da corrida na pista até 500 pés acima do solo. Inclui a desaceleração em caso de abortiva, a decolagem direta e a decolagem corrida de helicópteros, e ainda a arremetida no ar ou no solo.</p> <p><b>Subida:</b> após a decolagem (acima de 500 pés acima do solo) até nível F100 ou até o nivelamento da aeronave, se ocorrer abaixo daquele nível.</p> <p><b>Cruzeiro:</b> quando voando acima do FL 100 (10.000 pés), ou nivelado abaixo desse nível, até os cheques de descida sem incluir a navegação abaixo de 1.500 pés acima do solo.</p> <p><b>Descida:</b> ao cruzar o FL 100, ou do nível de cruzeiro, até 3.500 pés AGL.</p> <p><b>Aproximação:</b> abaixo de 3.500 pés de altura até 200 pés acima do solo na trajetória de pouso.</p> <p><b>Pouso:</b> abaixo de 200 pés acima do solo até o final da corrida após pouso, ou seja, até a aeronave atingir a velocidade de táxi para sair da pista. Para helicópteros dotados de rodas, até a aeronave tocar o solo para o táxi, ou até o nivelamento próximo ao solo ou o pouso corrido.</p> <p><b>Revisão de pista:</b> quando uma colisão é detectada por meio de uma carcaça identificada, por pessoal de solo ou tripulante, no “lado-ar” de aeródromo, sem que outra fase de voo possa ser atribuída ao evento, ou seja, não se sabe a aeronave que colidiu com o animal. Caso se identifique a aeronave, só deverá ser classificada neste tipo se a tripulação não souber quando o evento ocorreu, tendo a aeronave executado mais de uma fase de voo no aeródromo.</p> <p><b>Navegação à Baixa Altura:</b> do final da decolagem até 200 pés AGL para pouso, desde que abaixo de 1.500 pés de altura sobre o solo.</p> <p><b>Inspeção de trânsito / intervoo</b> – colisão descoberta por pessoal de solo, durante o período entre um pouso e a decolagem subsequente, normalmente verificada por vestígios de material orgânico e/ou por dano na aeronave. A última tripulação deve ser consultada e, caso informe quando a colisão ocorreu, esse evento deve ser reclassificado em outra fase de voo.</p> <p><b>Estacionamento:</b> desde o acionamento do primeiro (ou único) motor até o início do táxi, e desde o fim do táxi até o corte do último (ou único) motor. A probabilidade de colisão nessa fase é extremamente maior com helicóptero.</p> |
| (9)<br>Parte (s) da aeronave   | <p><b>Mais de uma parte da aeronave pode ser atingida em cada evento</b>, já que colisão mesmo com 1 animal pode atingir e danificar mais de uma parte da aeronave. Assinale todas as partes atingidas e/ou danificadas, utilizando a opção “OUTRAS” somente se a parte atingida não estiver contemplada na lista. Se uma parte foi danificada por motivo diferente da colisão, só deve ser assinalada a opção danificada. (p. ex. colisão com uma vaca no trem de pouso (trem de pouso - atingido e danificado) venha a provocar o capotamento da aeronave (asa - danificada).</p> <p>Selecionar as opções correspondentes em caso de ingestão pelo motor. Caso a aeronave não seja conhecida (revisão de pista), a parte atingida/danificada deve ser registrada como “Outras (DESCONHECIDA)”. Caso a aeronave seja conhecida (demais fases de voo, incluindo inspeção de trânsito) e a parte atingida que não tenha sido informada deve ser registrada como “Outras (NÃO REPORTADA)”.</p>  |
| (10)<br>Efeito no voo  | <p><b>Mais de um efeito no voo pode ocorrer em cada evento.</b> Use “observações adicionais” para registrar. (p. ex. fogo nos freios, estouro de pneu, runway excursion, recolhimento do trem de pouso, etc).</p> <p><b>Nenhum:</b> voo continuou como planejado, embora atrasos e outros custos causados por inspeções ou reparos possam ter ocorrido após o pouso. Esses custos devem ser incluídos no reporte.</p> <p><b>Não reportado:</b> quando não se conhece a existência de efeito no voo (revisão de pista) ou o mesmo não é informado (outras fases).</p> <p><b>Pouso de precaução:</b> aeronave pousou em local ou em momento diferente do planejado, seja no aeródromo de decolagem, de destino ou no alternativo.</p> <p><b>Decolagem abortada:</b> quando a tripulação aborta a corrida de decolagem, após de ter iniciado a mesma.</p> <p><b>Corte/apagamento de motor:</b> pelo menos um motor teve seu funcionamento interrompido pela tripulação ou deixou de operar devido à colisão.</p> <p><b>Desestabilização na aproximação:</b> quando a aproximação for desestabilizada, <b>com</b> ou <b>sem</b> a necessidade de circular para realizar o pouso.</p>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <u>Outros</u> : alguma consequência não descrita anteriormente, como redução de velocidade para evitar estilhaçar para-brisas trincado por colisão, pouso em emergência no aeródromo de destino, pouso duro, pane de sistemas devido à colisão com fauna, etc.  |
| (11) Condições do céu                        | Assinalar uma opção para a cobertura de nuvens e outra quanto à precipitação. Chuva recente se refere à condição em que há água empoçada no aeródromo após o término recente da precipitação.   |
| (12)<br>Espécime(s) de<br>fauna envolvida(s) | <u>Nome popular ou científico</u> : informar somente se conhecido. Caso haja carcaça, tomar fotografias conforme instruções disponíveis em: <a href="http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/Anexos/article/205/Fotografia_de_animais_colididos-INFRAERO.pdf">http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/Anexos/article/205/Fotografia_de_animais_colididos-INFRAERO.pdf</a> . Caso não haja carcaça, coletar penas e/ou amostra(s), assinalando opções correspondentes e providenciando o envio de amostras para identificação da espécie. Identificar a(s) amostra(s) com: <u>número do reporte, data, hora, aeródromo onde houve a colisão, matrícula da aeronave (se sabida), nome, telefone/email do tripulante e do coletor da amostra</u> . Incluir cópia da FC15. Estimar a quantidade de fauna por meio das colunas <u>avistada e atingida</u> e seu <u>tamanho estimado individual</u> . Caso haja mais de uma espécie, preencha as opções para a de maior porte, inserindo os dados das demais em “Observações Adicionais”. |
| (13) Danos /<br>Prejuízos                    | Assinalar uma das opções, conforme o caso. Obviamente a <u>indisponibilidade da aeronave</u> , o <u>custo direto</u> (inspeção, reparo, substituição de componentes) e o <u>custo estimado indireto</u> não estarão disponíveis no momento da colisão. Entretanto, basta enviar tais dados, <b>logo que conhecidos</b> , para <a href="mailto:riscoaviario@cenipa.aer.mil.br">riscoaviario@cenipa.aer.mil.br</a> identificando o evento por: matrícula, data e, se possível, a localidade onde ocorreu a colisão.   |
| (14) Trip. alertada                          | Assinalar se o piloto foi alertado para a presença de fauna a fim de aumentar a eficiência das ferramentas disponíveis para veicular tal informação.  |
| (15) Observações                             | Digitação livre, informar dados que não puderam ser assinalados anteriormente na ficha ou complementar dados de campo(s) marcado(s).  |
| (16) Reportado por                           | Fornecer contatos para a possível retirada de 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. <b>As fichas preenchidas ON LINE serão enviadas automaticamente para este e-mail.</b>  |

Instruções de preenchimento para Ficha CENIPA 15 (versão DEZ2013), substitui a versão anterior (2011)