



Base de datos Volumen 01

Base de datos & Empleo operacional

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Regional de Lima

Mayo de 2018

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ENMIENDAS AL VOLUMEN 1 – BANCO DE DATOS & EL EMPLEO OPERACIONAL			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobada por el comité ejecutivo

Índice

Registro de enmiendas.....	iii
Preámbulo	7
2. Antecedentes del ADREP	9
3. Objetivo.....	10
4. Notificando no ECCAIRS – Macroproceso	11
5. Conociendo los formularios de notificación existentes.....	12
6 Operational Preliminary	16
6.1. File - Archivo	16
6.2. Categories - Categorías.....	19
6.3. Headline - Encabezamiento.....	22
6.4. When - Cuándo	22
6.5. Where - Dónde	23
6.6. Weather - Estado del Tiempo.....	24
6.7. Injuries - Lesiones	26
6.8. Severity – Severidad	27
6.9. Narrative – Narrativa del suceso	31
6.10. Events - Eventos.....	32
6.11. Add/remove/select aircraft – Añadir/remover/seleccionar aeronave	33
6.12. Aircraft and operation – Aeronave y operación	33
6.13. Injuries on aircraft - Lesiones sufridas en la aeronave	41
6.14. Flight - Vuelo	41
7 Birdstrike Notification.....	50
7.1. Occurrence general information (Información general de la ocurrencia).....	50



7.2.	External environment information (Información del entorno externo)	56
7.3.	Aircraft information (Información de la aeronave)	62
7.4.	Aerodrome information – Información del aeródromo	67
7.5.	Birdstrike information - Información de colisión con pájaros	68
7.6.	Consequences - Consecuencias	72
7.7.	Consequential Events - Eventos posteriores	73
7.1.	Remarks - Observaciones	74
8	Operational Full	78
8.1.	Headline - Encabezamiento	78
8.2.	Ocurrence filing information - Información de presentación de ocurrencia ..	78
8.3.	Ocurrence validation - Validación de la Ocurrencia	84
8.4.	When – Cuándo	86
8.5.	Where – Dónde	88
8.6.	Severity – Severidad	89
8.7.	Classification - Clasificación	97
8.8.	RAT ATM	105
8.9.	ATM relation – Relación con ATM	106
8.10.	Injury Totals - Totales de lesiones	108
9	Añadir tópicos	110
9.1.	Reports – Informes	111
9.1.1.	Maintenance report - Informe de mantenimiento	111
9.1.2.	Report properties – Propiedades del reporte	113
9.2.	Narrative – Narrativa	129
9.3.	Attachments – Adjuntos	130



9.4. Note – Nota	131
9.5. Events and factors – Eventos y factores.....	132
9.6. Weather – Condiciones meteorológicas	141
9.7. Aircraft - Aeronave	159
9.7.1. Aircraft / History of flight – Aeronave / Historia del vuelo.....	194
9.7.2. Aircraft / Persons on board and Medical info.....	217
9.7.3. Aircraft / Air traffic services	221
9.7.4. Aircraft / Configuration/Equipage/Charts	226
9.7.5. Aircraft / EPWS/TAWS.....	232
9.7.6. Aircraft / Aircraft recordings.....	235
9.7.7. Aircraft / Parts information.....	235
9.7.8. Aircraft / Engines.....	235
9.7.9. Aircraft / Propellers.....	235
9.7.10. Aircraft / Meteorology	235
9.7.11. Aircraft / Fire.....	235
9.7.12. Aircraft / Survival	235
9.7.13. Aircraft / Ditch.....	235
9.7.14. Aircraft / Position/Wreckage/Impact	236
9.7.15. Aircraft / Bird/Wildlife strike	242
9.7.16. Aircraft / Flight crew	246
9.7.17. Aircraft / Other crew member	254
9.8. Dangerous Goods – Mercancías peligrosas	258
9.9. Aerodrome - Aeródromo	265
9.9.1. Aerodrome / Runway – Aeródromo/Pista.....	282



9.9.2.	Aerodrome / Vehicles – Aeródromo / Vehículos.....	297
9.10.	Personnel on Ground – Personal de tierra.....	300
9.11.	Runway Incursion – Incursión de pista	302
9.12.	Airspace – Espacio Aéreo	308
9.13.	ATS Unit – Órganos ATS	315
9.14.	Separation - Separación	321
9.15.	Recommendations - Recomendaciones.....	322
9.16.	Investigation – Investigación.....	324
9.17.	Verificación final.....	330

Preámbulo

Con base en encuestas realizadas por la Oficina OACI en Lima, fue vislumbrada la necesidad de llevar a los Estados de la Región SAM, informaciones y materiales que puedan ayudar en su tarea de desarrollar herramientas de control, análisis y evaluación de actividades de Seguridad Operacional.

Con este objetivo fue desarrollado este conjunto de 03 (tres) volúmenes, donde las diferentes partes del sistema de seguridad operacional podrán obtener conocimientos y estandarización de procedimientos para que efectivamente puedan mejorar sus actividades diarias.

En este primer Volumen son abordadas las formas de ingreso de datos, con el objetivo de posibilitar una estandarización de estos.

En el Volumen 2, fueron explicitados los términos – taxonomía ADREP/ECCAIRS, donde los responsables por la ingreso de los datos pueden tener acceso a todas as informaciones acerca de cada uno de los términos utilizados en el sistema y estandarizados dentro de la Región SAM.

Una taxonomía común constituye una herramienta indispensable para definir cuestiones comunes de seguridad operacional y formas complementarias de mejorar, a nivel mundial, la seguridad operacional de la aviación. Desde la celebración de la reunión AIG en 1974, el sistema ADREP ha evolucionado al ir incorporando gradualmente el conocimiento derivado de investigaciones de seguridad operacional a escala mundial realizadas a través de los años.

El Volumen 3, está destinado a presentar a los especialistas y Jefe o Directores de los órganos responsables por el ingreso de datos en el sistema, los métodos recomendados para establecimiento y verificación de la calidad de los datos, siendo presentadas orientaciones acerca del proceso de implementación de la calidad de los datos.

Hablando más específicamente de este Volumen, en un primer momento, usted va a encontrar un resumen los acontecimientos pasados y recientes en torno a la taxonomía ADREP, con el objetivo de proporcionar al lector un sencillo panorama de como este sistema fue desarrollado y mejorado a través de los tiempos.

En una segunda parte se explica detalladamente el sistema ECCAIRS.

La idea central de este Volumen es proporcionar una herramienta con entrada de datos comunes para que los usuarios de toda la Región Sudamericana puedan compartir informaciones acerca de accidentes e incidentes.

Esta herramienta común facilita el intercambio e integración de datos electrónicos entre las diferentes organizaciones de distintos países. Facilita el análisis de datos de seguridad operacional que se originan de múltiples fuentes. A fin de que dichos datos sigan siendo pertinentes, es preciso adaptarlos constantemente a los cambios que operen en la industria.

Como parte de todo este Sistema, invitamos usted a participar efectivamente de todo este proceso, haciendo consideraciones, proponiendo cambios y ajustes, procurando hacer la entrada de datos con la mayor calidad posible. ¡No te olvides, *LA SEGURIDAD OPERACIONAL ES RESPONSABILIDAD DE TODOS!!!*

2. Antecedentes del ADREP

La OACI comenzó la publicación de sus estadísticas de seguridad operacional en 1951 a partir de un banco de datos que más tarde se denominó ADREP, que correspondía a “Grupo de expertos acerca de notificación de datos de accidentes”.

El ADREP (sistema de notificación de datos acerca de accidentes/incidentes), como se conoce ahora, se originó después de la celebración de la AIG/1974 (Reunión departamental acerca de investigación y prevención de accidentes). La OACI implantó el sistema ADREP para centralizar los datos de seguridad operacional relativos a las circunstancias y causas de accidentes e incidentes, determinadas por las autoridades nacionales, y para difundir estos datos entre los Estados contratantes para fines de prevención. También incluía conclusiones y los temas de las recomendaciones en materia de seguridad operacional, a fin de difundirlos y crear indicadores de seguridad operacional. Las decisiones que se tomaron durante la AIG 1974 llevaron a la creación del ADREP 1976, que se convirtió en una base de datos de información generada por computadora derivada del sistema que la NTSB (Junta Nacional de Seguridad del Transporte) ya utilizaba. Se adoptó su estructura de codificación, pero se agregó un campo para la narrativa. Además, dicho sistema traducía la información codificada al español, francés e inglés. Cuando la OACI comenzó a operar el sistema, se habían recodificado aproximadamente 5 000 incidentes que databan de principios de los años setenta, que provenían de la codificación de viejos informes o de la conversión de datos NTSB y de las “notificaciones iniciales de accidentes” que la Organización había recibido anteriormente. Los requisitos de notificación para el sistema de notificación ADREP se introdujeron en la cuarta edición del Anexo 13 de la OACI, en abril de 1976.



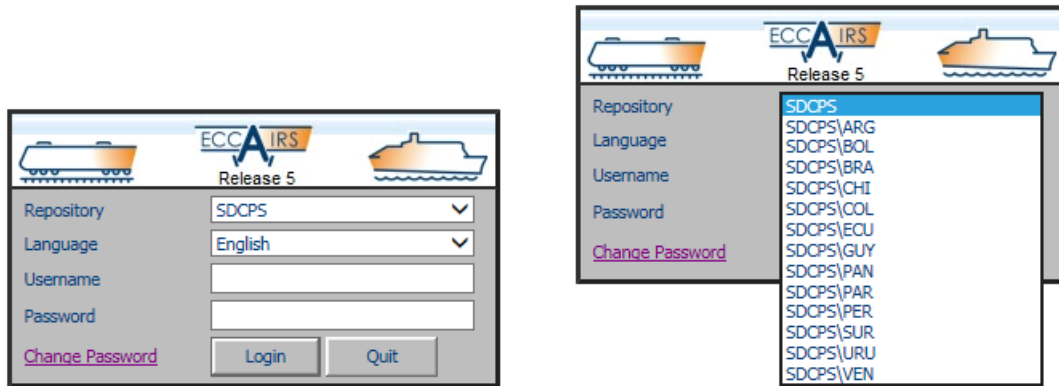
3. Objetivo

Viabilizar la capacidad de los Estados miembros de la Región SAM en hacer las notificaciones de seguridad operacional, estableciendo reglas de ingreso de informaciones en la base de datos.

En este Volumen, tenemos la intención de facilitar el ingreso de los datos, proponiendo reglas y estandarización de las entradas, posibilitando que los Estados puedan utilizar mejor y con más eficiencia las informaciones contenidas en las bases de datos.

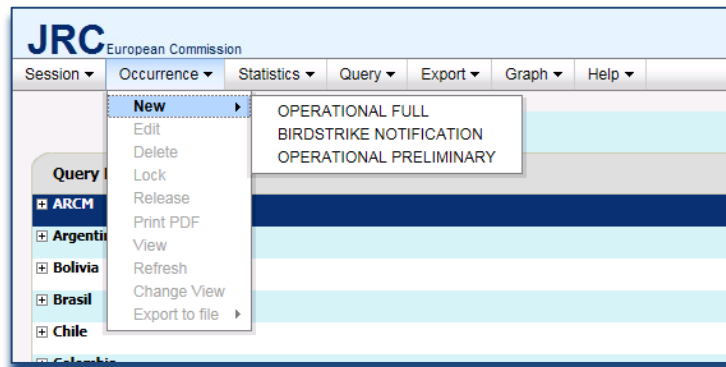
Otro objetivo de este Volumen es llevar a todos los Estados de la Región SAM un modelo de manual que podrá ser utilizado como base para la transmisión de los conocimientos para todo su cuerpo de investigadores y demás miembros componentes del sistema de Seguridad Operacional.

4. Notificando no ECCAIRS – Macroprocesso



Ingresar a la página del repositorio <http://sdcps.arc-m-sam.org/E5Web/> y de acuerdo con cada perfil de acceso, elegir el repositorio apropiado. Estos repositorios están distribuidos por cada Estado componente de la Región SAM.

La plataforma ECCAIRS debe ser utilizada como una plataforma de notificación de sucesos y ocurrencias, aunque no sean clasificados como accidentes o incidentes.



Birdstrike Notification

Occurrence general information		
Responsible entity	File number	Local date
Occurrence category	Location name	Local time
		Occurrence class
External environment information		
Light conditions	Cloud amount	Phenomenon type
Aircraft information		
Manufacturer/model	Aircraft registration	Manufacturer/model
Operator	Flight phase	
	Aircraft height	
	Speed (first event)	
Aerodrome information		
Location indicator	Runway identifier	
Birdstrike Information		
Parts struck	Birds/wildlife seen	Birds/wildlife struck
Parts damaged	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2-10 <input type="radio"/> 11-100 <input type="radio"/> More <input type="radio"/> Unknown	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2-10 <input type="radio"/> 11-100 <input type="radio"/> More <input type="radio"/> Unknown
Pilot advised of birds	Bird size	Species description
Consequences		Consequential events
A/C out of service	Hour(s)	Loss of revenue
Cost of repair	Euro	
Remarks		

Operational Preliminary

File		Categories	
File number	Occurrence status		
Responsible entity			
Headline			
When		Where	
Local date	State/area of occ	Location name	
UTC date			
Injuries			
	Fatal	Serious	Minor
	None	Unknown	Total
Total on ground			
Total on aircraft			
Grand total			
Narrative		Severity	
		Occurrence class	
		Injury level	
		Highest damage	
		Third party damage	
		Events	
Add/remove/select aircraft			
		Add Remove	
Aircraft and operation		Flight	
Manufacturer/model	Operator	Last departure point	
Operator type	State of registry	Planned destination	
Schedule type	Aircraft registration	Call sign	
	Operator type	Duration of flight	
Injuries on aircraft		Hour(s)	
	Fatal	Serious	Minor
	None	Unknown	Total
Crew total			
Passengers			
		Flight phase	
		Occ. on ground	
		ICAO information	

INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Operational Preliminary

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Regional de Lima



6 Operational Preliminary

6.1. File - Archivo

File	
File number	<input type="text"/>
Occurrence status	<input type="text" value="v"/>
Responsible entity	<input type="text" value=">"/>

- **File Number** (Número del Archivo): Campo con entrada manual. Insertar el número del archivo que se asigna, a criterio de la entidad. (ej.: clasificación de la ocurrencia / número de la ocurrencia / prefijo de la aeronave (o el mes del reporte en los RVO, ROB y OTR) / año - ACD 129 BR-ALP 2017 o RVO 129 MAY 2017).

Nota:

En este campo, se debe utilizar las siguientes siglas:

ACD – Accidente

IG – Incidente grave

ICD – Incidente

OSV – Ocurrencia sin intención de vuelo

ATS { ICM – Incidente mayor (ATS)

ICS – Incidente significativo (ATS)

OTS – Ocurrencia de tránsito aéreo sin afectar la seguridad (ATS)

RVO – Reporte voluntario

ROB – Reporte obligatorio

OTR – Otros

Atención:

Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – Clasificación de la ocurrencia aeronáutica y Clasificación del incidente de tránsito aéreo.**

- **Responsible Entity** (Nombre del Órgano Responsable): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir una tabla donde contiene los órganos habilitados al ingreso de datos en los Estados.

Entidad responsable, según organismos pre-registrados, a saber:

<i>Argentina:</i>	CAA	JIAAC	Other
<i>Bolivia:</i>	CAA	AIB	Other
<i>Brazil:</i>	CAA	CENIPA	Other
<i>Chile</i>	CAA	DPA	Other
<i>Colombia</i>	CAA	AIB	Other
<i>Ecuador</i>	CAA	AIB	Other
<i>Guyana</i>	CAA	AIB	Other
<i>Panamá</i>	CAA	AIB	Other
<i>Paraguay</i>	CAA	AIB	Other
<i>Perú</i>	CAA	AIB	Other
<i>Surinam</i>	CAA	AIB	Other
<i>Uruguay</i>	CAA	AIB	Other
<i>Venezuela</i>	CAA	AIB	Other

En otros, tenemos la posibilidad de insertar estos responsables:

- **Production organisation** - Organización de producción
- **Flight Crew Training Organisation** - Organización de Entrenamiento de Tripulación de Vuelo
- **Flight Information Service Provider** - Proveedor de servicios de información de vuelo
- **Continuous Airworthiness Monitoring Organisation** - Organización de monitoreo continuo de aeronavegabilidad
- **Ground handling organisation** - Organización de apoyo de tierra
- **Individuals** - Personal
- **Design organisation** - Organización del diseño
- **Aerodrome operator** - Operador de aeródromo
- **ATM equipment maintenance organisation** - Organización de mantenimiento de equipos ATM
- **Air Navigation Service Provider** - Proveedor de servicios de navegación aérea
- **Apron Management Service Provider** - Proveedor de servicio de gestión de delantal
- **Maintenance organisation** - Organización de mantenimiento
- **Aircraft operator** - Operador de aeronaves



Atención:

Los organismos existentes en OTROS solamente deberán ser utilizados para lanzamientos de notificaciones hechas por todos los demás órganos pertenecientes al sistema aeronáutico (p. ej.: informes voluntarios).

- **Occurrence Status** (Estado actual de la Ocurrencia). Campo con valores predefinidos:
Haga clic en este campo para abrir una tabla que contiene las opciones.

The screenshot shows a form titled 'File' with three input fields: 'File number', 'Responsible entity', and 'Occurrence status'. The 'Occurrence status' field is highlighted with a red border. A dropdown menu is open from this field, displaying the following options: 'Initial notification', 'Open', 'Preliminary', 'Factual', 'Closed', and 'Data'.

Nota:

Initial Notification / Notificación inicial: el registro se basa en/o contiene información correspondiente al nivel de la notificación inicial de un accidente o incidente proporcionado de acuerdo con el Anexo 13 de la OACI, Capítulo 4.

Open / Abierto: el informe aún permanece abierto. Solo se ha recibido información inicial. Más puede seguir. Se recibió cierta información, pero el nivel de información recibida no correspondía al nivel esperado en una notificación o similar. Se espera que se reciba más información a su debido tiempo que puede mejorar la información y actualizar el estado. **Nota: para OACI, este estado indica un informe de ocurrencia NO OFICIAL.**

Preliminary / Preliminar: La comunicación utilizada para la rápida difusión de los datos obtenidos en las primeras etapas de la investigación, conforme Anexo 13 de la OACI. Al nivel de un Estado, este estado indicaría que hay suficiente información disponible para completar un informe preliminar. Se esperan más datos a su debido tiempo, una vez que se haya completado una investigación.

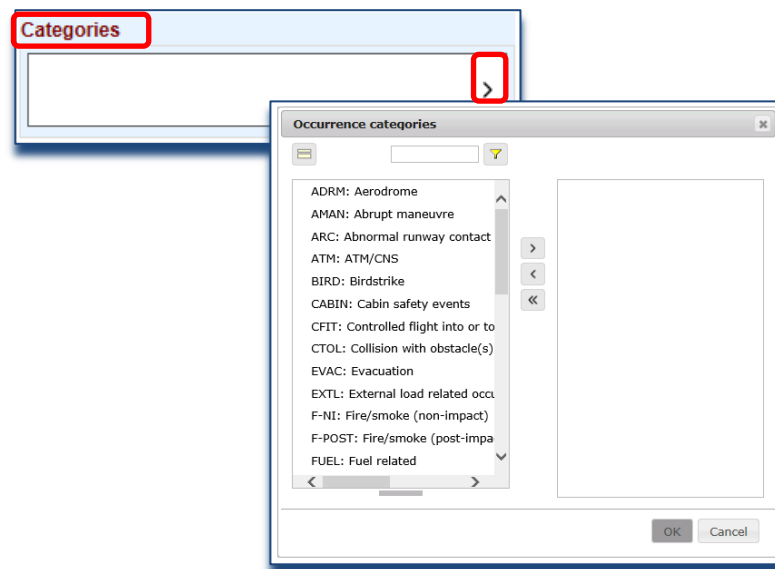
Factual / Hecho - listo para la codificación. El manejo de la ocurrencia por la autoridad competente aún no se ha completado, pero hay suficiente información disponible para analizar y codificar la ocurrencia.

Closed / Cerrado: el informe está cerrado. No se espera recibir más información acerca de la ocurrencia y no se contemplan otras medidas con respecto a la ocurrencia.

Data / Datos: un informe que contiene la información factual obtenida en la investigación, así como los factores derivados del análisis y las recomendaciones de seguridad, si las hubiera. Este es el informe que debe completarse según el Anexo 13 de la OACI, ítem 7.5. Al nivel nacional, este estado implicaría que la investigación se ha completado y todos los datos relevantes han sido transcritos a la base de datos. No se contemplan más acciones.

6.2. Categories - Categorías

- Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la categoría de la ocurrencia.



Nota:

Las categorías de ocurrencia desarrolladas por CAST / OACI Common Taxonomy Team (CICTT). Commercial Aviation Safety Team (CAST) y Organización de Aviación Civil Internacional. "Ocurrencia" se define como "accidente o incidente" a lo largo de esta taxonomía. En general, los accidentes e incidentes difieren solo en el grado de lesiones sufridas por las personas involucradas o en los daños sufridos por la aeronave. Cada categoría tiene un nombre único e identificador para permitir la codificación común en



los sistemas de accidentes / incidentes, una definición de texto y notas de uso para aclarar aún más el diseño de la categoría, ya que permite la asociación de múltiples categorías con una ocurrencia. La codificación múltiple apoya el enfoque principal de CICTT - PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, en el que cada elemento pertinente debe ser investigado, registrado y analizado.

Atención:

Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – Tipos de Ocurrencia.**

Atención:

Posibilidad de poner más de una categoría. Especial atención debe ser dada a esto campo ***no permitiendo*** que se inserten categorías que sean excluyentes unas de otras.

Nota:

1. **ADRM:** Aerodrome - Aeródromo
2. **AMAN:** Abrupt manoeuvre - Maniobra abrupta
3. **ARC:** Abnormal runway contact - Contacto anormal con la pista
4. **ATM:** ATM/CNS - Gestión de tránsito aéreo (ATM) / Servicio de comunicación, navegación, o vigilancia (CNS)
5. **BIRD:** Birdstrike - Impacto con ave
6. **CABIN:** Cabin safety events - Seguridad en la cabina
7. **CFIT:** Controlled flight into or toward terrain – Impacto contra la superficie sin evidencia de pérdida de control
8. **CTOL:** Collision with obstacle(s) during take-off and landing - Colisión con obstáculo (s) durante el despegue o el aterrizaje
9. **EVAC:** Evacuation - Evacuación
10. **EXTL:** External load related occurrences – Eventos relacionados con carga externa
11. **F-NI:** Fire/smoke (non-impact) - Fuego/humo (sin impacto)
12. **F-POST:** Fire/smoke (post-impact) - Fuego/humo (pos-impacto)
13. **FUEL:** Fuel related – Relativo a combustible
14. **GCOL:** Ground Collision - Colisión en superficie

15. **GTOW:** Glider towing related events - Remolque de planeador
16. **ICE:** Icing - Formación de Hielo
17. **LALT:** Low altitude operational - Operación a baja altitud
18. **LOC-G:** Loss of control – ground - Pérdida de control en superficie
19. **LOC-I:** Loss of control – inflight - Pérdida de control en vuelo
20. **LOLI:** Loss of lifting conditions en-route - Pérdida de condiciones de sustentación en ruta
21. **MAC:** Aprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) midair collisions - Pérdida de separación / colisión en vuelo
22. **MED:** Medical - Medico
23. **NAV:** Navigation error – Error de navegación
24. **OTHR:** Other - Otros
25. **RAMP:** Ground Handling – Servicios de apoyo en suelo
26. **RE:** Runway excursion - Excursión de Pista
27. **RI:** Runway incursion – vehicle, aircraft or person - Incursión en la Pista
28. **SCF-NP:** System/component failure or malfunction (non-powerplant) - Falla o mal funcionamiento del sistema / componente (no motor)
29. **SCF-PP:** powerplant failure or malfunction - Fallo o mal funcionamiento del motor
30. **SEC:** Security related – Relacionado con la seguridad
31. **TURB:** Turbulence encounter – Encuentro con turbulencia
32. **UIMC:** Unintended flight in IMC – Vuelo no intencional en condiciones IMC
33. **UNK:** Unknown or undetermined – Desconocido o indeterminado
34. **USOS:** Undershoot/overshoot - Aterrizaje corto / excursión de pista
35. **WILD:** Collision Wildlife - Impacto con fauna
36. **WSTRW:** Windshear or thunderstorm - Cizalladura / Tormenta



6.3. Headline - Encabezamiento

Un mensaje corto que identifica el accidente para el lector.

Campo con entrada manual: como sugerencia utilizar la clasificación del suceso seguida por la designación completa de la clasificación (ej. CFIT: CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN). Utilizar solo mayúsculas.

6.4. When - Cuándo

A - Local date (fecha local): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono en la parte derecha del campo para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte acerca de una ocurrencia antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.

B - UTC date (fecha UTC): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono en la parte derecha del campo para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.

Atención:

En virtud de la hora del suceso es posible que las fechas LOCAL y UTC tengan cambios. Por ejemplo, un suceso ocurrido a las 23:30 del día **01/MAY** en Brasília, vá a ser cargado como 01:30 del día **02/MAY** UTC.

C - Local Time (hora local): Insertar la hora local en el lugar de ocurrencia, utilizando el formato de 24 horas (p.ej.: 23:59). De acuerdo con la configuración de su computadora, el sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e insertar a informação “AM” ou “PM”.

D - UTC Time (hora UTC): Insertar la hora UTC en el lugar de ocurrencia, utilizando el formato de 24 horas (p.ej.: 23:59). De acuerdo con la configuración de su computadora, el

sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e inserir a informação “AM” ou “PM”, aunque el horario UTC sea en formato 24 horas.

6.5. Where - Dónde

The 'Where' form contains two input fields. The first field is labeled 'State/area of occ' and has a dropdown arrow on its right side. The second field is labeled 'Location name'.

- **State/Area of occurrence** (Región y País de ocurrencia): Campo con valores predefinidos: haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir inicialmente la región y posteriormente el Estado. Ejemplo para un suceso ocurrido en la América do Sul:

The first screenshot shows the 'State or area of occurrence' dialog box with a list of regions: Africa, Asia, Central America and Caribbean, Europe and North Atlantic, Middle East, North America, Oceania, South America (highlighted with a red box), Other, and Unknown. The second screenshot shows the same dialog box with a list of countries: South America, Argentina, Bahia Grande, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Falkland Islands (Malvinas), French Guyana, Golfo San Jorge, Golfo San Matias, Guyana, Magellan's Strait, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, and Venezuela. Both screenshots have 'Additional text:' and 'OK'/'Cancel' buttons.

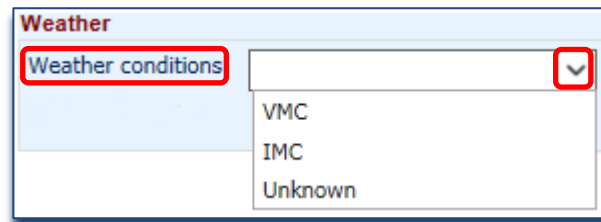
- **Location name** (Nombre de la ciudad de la ocurrencia): Campo con entrada manual: inserir la localización de la ocurrencia (Ej.: Brasília, DF, utilizar mayúsculas y minúsculas).

The 'Where' form shows the 'Location name' field, which is a text input box with a dropdown arrow on its right side.



6.6. Weather - Estado del Tiempo

- **Weather conditions** (Condiciones meteorológicas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir: **VMC**, **IMC** o **Unknown**.



Nota:

VMC - Las condiciones meteorológicas generales en el área de la ocurrencia fueron las condiciones meteorológicas visuales (VMC): condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de la nube y techo, igual o mejor que los mínimos especificados.

IMC - Las condiciones meteorológicas generales en el área de la ocurrencia fueron las condiciones meteorológicas bajo instrumentos IMC: condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de la nube y techo, menores que los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas visuales.

Obs. 1.- Los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas visuales están contenidos en el Capítulo 4 del Anexo 2 de la OACI.

Obs. 2.- En una zona de control, un vuelo VFR puede proceder bajo condiciones meteorológicas instrumentales si, y según lo autorice, el control de tránsito aéreo.

Unknown / desconocida - Las condiciones climáticas eran desconocidas. Las condiciones generales del tiempo en el área de la ocurrencia no fueron constituidas.

Tabla 3-1*
(véase 4.1)

Banda de altitud	Clase de espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes
A 3 050 m (10 000 ft) AMSL o por encima	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
Por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL y por encima de 900 m (3 000 ft) AMSL, o por encima de 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
A 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** B C D E	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
	F G	5 km**	Libre de nubes y con la superficie a la vista

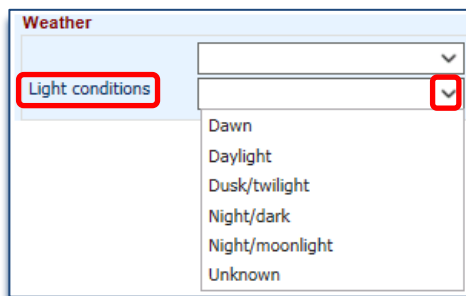
* Cuando la altitud de transición sea inferior a 3 050 m (10 000 ft) AMSL, debería utilizarse el FL 100 en vez de 10000 ft.

** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente:

- a) pueden permitirse visibilidades de vuelo reducidas a no menos de 1 500 m, para los vuelos que se realicen:
 - 1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o
 - 2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, por ejemplo, en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.
- b) Los HELICÓPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a 1500 m si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

*** Las mínimas VMC en el espacio aéreo de Clase A se incluyen a modo de orientación para los pilotos y no suponen la aceptación de vuelos VFR en el espacio aéreo de Clase A.

- **Light conditions** (Condiciones de luminosidad): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir inicialmente la condición (**Dawn** – amanecer / **Daylight** – luz del día / **Dusk/twilight** – crepúsculo / **Night/dark** – noche u oscuro / **Night/moonlight** – noche iluminada por la luna / **Unknown** – desconocido).



**Nota:**

Dawn - El amanecer es la primera aparición de luz en el cielo antes del amanecer, o el momento en que aparece, el comienzo de la luz del día, crepúsculo de la mañana, el amanecer. **Crepúsculo:** los intervalos de oscuridad incompleta después del ocaso y el amanecer anterior. La hora en que termina el crepúsculo vespertino o comienza el crepúsculo matutino está determinada por la convención internacional.

Daylight - La luz del día es la luz disponible naturalmente entre el amanecer y el atardecer.

Dusk/twilight - Es la etapa más oscura del crepúsculo antes de que oscurezca por la noche.

Night/dark - La parte del día natural (de 24 horas) durante el cual no se recibe luz del sol; el tiempo entre el final del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino. No tiene la luminosidad de la luna.

Night/moonlight - La parte del día natural (de 24 horas durante las cuales no se recibe luz del sol, el tiempo entre el final del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino). Aunque tenga la noche, tiene la luminosidad de la luna.

Unknown / Desconocida - Las condiciones generales en el área de la ocurrencia no fueron constituidas.

Atención:

La información de luminosidad no tiene ninguna relación con las condiciones meteorológicas existentes en el momento de la ocurrencia. Esta información refiere solamente a las fases lunares.

6.7. Injuries - Lesiones

Campo con entrada manual. Insertar el número de cada grado de lesión ocurrida en el suceso. Insertar el numeral correspondiente a cada grado de lesión.

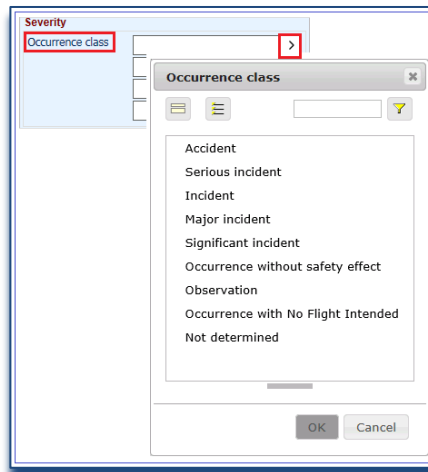
Injuries						
	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown	Total
Total on ground	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Total on aircraft	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Grand total	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – Clasificación de las lesiones.

6.8. Severity – Severidad

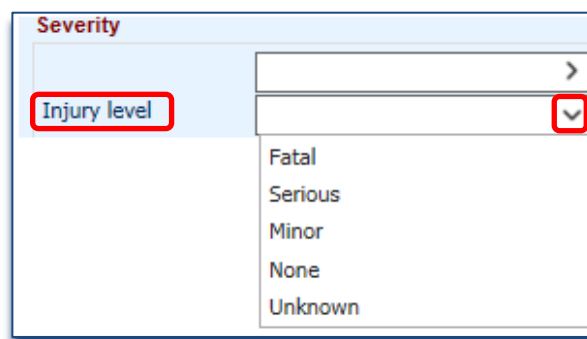
- **Occurrence Class** (clasificación de la ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la clasificación de ocurrencia en la relación a su severidad.



Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – Clasificación de los sucesos y/o Clasificación del Incidente de Tránsito Aéreo.

- **Injury Level** (Nivel de las lesiones): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el más alto grado de lesión ocurrida en el suceso.



Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – Clasificación de las lesiones.



- **Highest damage** (Daño Mayor): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el más alto grado del daño sufrido por cualquier aeronave involucrada en la ocurrencia.

Nivel de severidad del daño.

Destroyed / Destruida - La aeronave fue destruida en el accidente. El daño sufrido por una aeronave en un accidente se considera "destruido" cuando los elementos estructurales principales y / o los sistemas están sustancialmente dañados en la medida en que no sería práctico devolver la aeronave las condiciones de aeronavegabilidad.

Nota:

Esto difiere de la definición de pérdida de casco que dice: El avión está dañado más allá de una reparación económica. Por lo tanto, la determinación de la "pérdida del casco" no es el resultado de una evaluación técnica sino que puede ser el resultado de una consideración económica.

Esta guía se refiere solo al daño asociado con un accidente de aviación, como se define en el Anexo 13 de la OACI.

Una clasificación de "destruido" generalmente se asocia con una pérdida del casco, lo que significa que la aeronave está dañada más allá de una reparación económica. Sin embargo, una aeronave puede repararse por otras razones, como el valor histórico. Por lo tanto, una determinación técnica de clasificación de daño destruida no debe verse afectada por la decisión del propietario / operador de reparar o reconstruir una aeronave accidentada.

Las ocurrencias donde el daño de la aeronave durante la operación de una aeronave, según el Anexo 13 de la OACI, se codifica como "destruido" se clasificarán como un "accidente".

Ejemplos

- Daños a un avión donde la estructura se deformó, se aplastó, se demolió, se corrompió, o consumido por el fuego a un cierto punto que la marca y el modelo no se distinguen sin tener en cuenta los documentos escritos, la placa de registro, o la insignia; o
- La mayoría de las partes estructurales se dañaron y se deben reemplazar o reparar; o
- Daño en la quilla que supera el Manual de reparación estructural (SRM); o
- Fuselaje roto en dos o más secciones, que excede el Manual de reparación estructural (SRM); o
- Daños en puntos múltiples que superan el Manual de reparación estructural (SRM); tales como: separación del motor, lo que daña la viga de la quilla o requiere una plataforma de referencia. Ala separada o rota. Empenage separado o roto.
- La estructura preliminar de la aeronave está sumergida en agua salada por 24 horas o más;

Una aeronave desaparecida o completamente inaccesible en el momento de la investigación debe considerarse "destruida" hasta que se determine lo contrario.

Substantial – Sustancial - El avión sufrió daños o fallas estructurales que:

- La adversidad afectó la resistencia estructural, el rendimiento o las características de vuelo de la aeronave y

- Normalmente requeriría una reparación mayor o el reemplazo del motor afectado, sus carenados o accesorios; o por daños limitados a palla de las hélices, puntas de ala, antenas, neumáticos, frenos, carenado, abolladuras pequeñas o perforaciones en el revestimiento del avión, OACI 13.

- Reparación mayor:

- Una reparación que, si se realiza de forma incorrecta, puede afectar el peso, el equilibrio, la resistencia estructural, el rendimiento, el funcionamiento del motor, las características del vuelo u otras cualidades que afecten a la aeronavegabilidad. O

- Una reparación que no se realiza de acuerdo con las prácticas aceptadas o que no se puede realizar mediante operaciones elementales.

Minor – Menor - La aeronave puede hacerse aeronavegable por medio de simples reparaciones o reemplazos y no es necesaria una inspección exhaustiva.




None – Ninguno - La aeronave no sufrió daños en la ocurrencia

Unknown – Desconocido - La extensión del daño que sufrió la aeronave en la ocurrencia no se conoce.

- **Third party damage** (Daños a terceros): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las posibilidades de los daños a terceros.

Atención:

Para todas las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría). En este campo incluir cualquier daño a la propiedad sufrido por terceros. Es decir, no incluirlos de la aeronave involucrada en la ocurrencia. También debe incluir la fuente principal del daño.

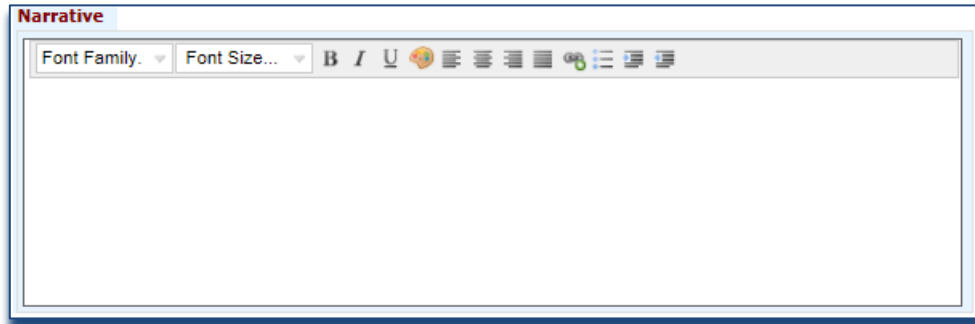
The image shows a software interface. On the left, a 'Severity' dropdown menu is open, showing several options. The 'Third party damage' option is highlighted with a red box. To the right, a dialog box titled 'Third party damage' is open. It contains a list of sub-categories under the heading 'Yes':

- Yes - by rotor / propeller wash / jet blast
- Yes - by vortex
- Yes - by fire
- Yes - by impact
- Yes - by fuel / fluid leak
- Yes - by dispersed cargo
- Yes - by other
- Yes - by unknown

Below these are the options 'No' and 'Unknown'. There are navigation arrows on the right side of the list and 'OK' and 'Cancel' buttons at the bottom right of the dialog box.

6.9. Narrative – Narrativa del suceso

Campo con entrada manual: Insertar un breve resumen de la cronología del suceso.



The image shows a screenshot of a web-based text input field titled "Narrative". The field is empty and has a light blue border. Above the text area is a rich text editor toolbar with various icons for text formatting, including font family and size selection, bold, italic, underline, bulleted list, numbered list, link, unlink, and text color.

Nota:

En este campo, se debe describir una síntesis cronológica de la ocurrencia. El objetivo de la narrativa es permitir que el lector entienda los puntos principales de la ocurrencia y decida proseguir o no en su lectura.

Debe presentar los eventos principales involucrados en la ocurrencia, la fecha y su clasificación. Debe describirse brevemente las circunstancias, las lesiones sufridas por los tripulantes, los daños a la aeronave y la designación, o no, de un representante acreditado.

Ejemplo:

El presente Informe Final se refiere al accidente con la aeronave XX-YYY, modelo AS-350BA, ocurrido en 31ENE1986, clasificado como "**PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO**".

La aeronave impactó contra el suelo, a 430 metros del punto de inicio de despegue.

Hubo daños sustanciales a la aeronave.

El piloto y cuatro pasajeros sufrieron lesiones fatales derivadas del impacto.


(BEA) - Francia, Estado de proyecto de la aeronave, ha designado el Representante Acreditado del Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)

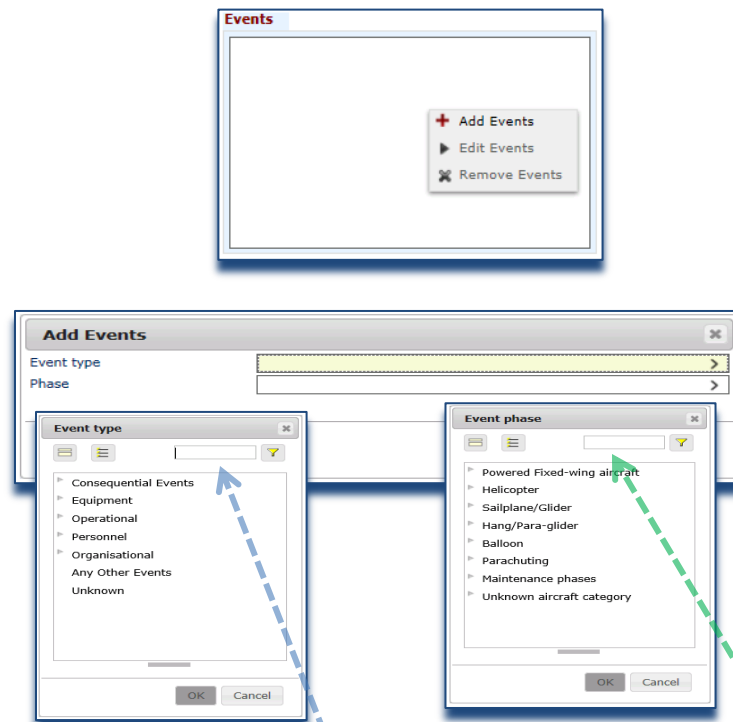


6.10. Events - Eventos

Campo con valores predefinidos: Haga clic con lado derecho del “mouse” en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de añadir, editar o remover eventos. Al escoger añadir eventos, otra tabla va a abrirse.

Atención:

Para todas las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría).



Atención:

Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – 6. Fases de operación y 9.Eventos.**

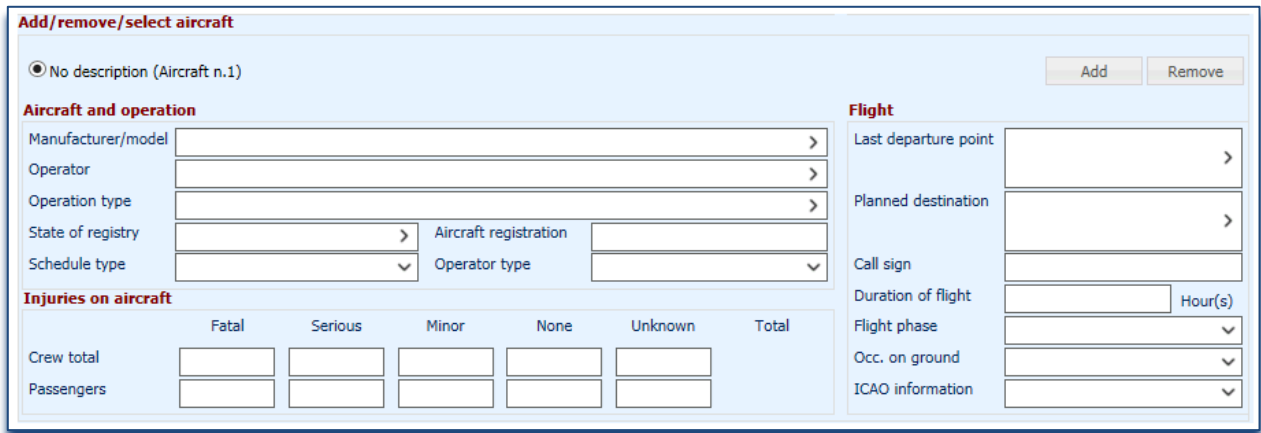
Para facilitar el ingreso de los eventos se recomienda utilizar los códigos existentes en Volumen 02. Una vez determinados los eventos, copie los códigos y pongalos en el campo superior derecho de las tablas arriba.

P.ej.: Movimentación de la carga durante la maniobra de “push-back” de la aeronave, poner:

Movimentación de carga - *Cargo Ground Movement* - **5060600**


PBT - *Push-back* - **10201**

6.11. Add/remove/select aircraft – Añadir/remover/seleccionar aeronave



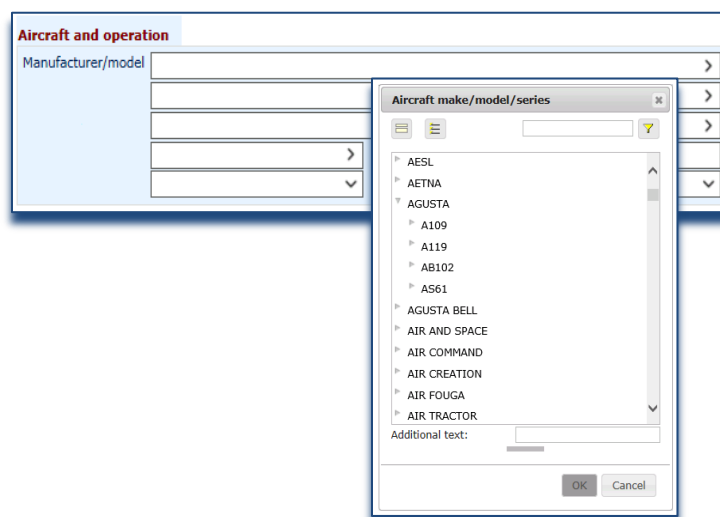
Injuries on aircraft						
	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown	Total
Crew total						
Passengers						

Atención:

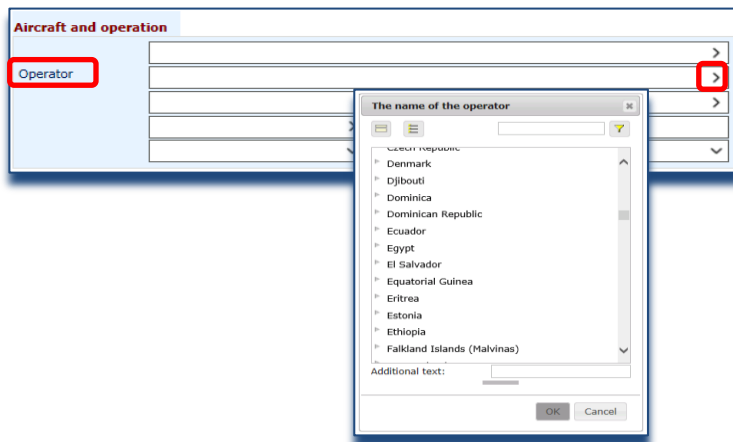
Solamente después de hacer un clic en  será posible insertar los datos abajo (“Aircraft and operation”, “Injuries on aircraft” y “Flight”). En caso que no sea hecho el clic en “Add” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

6.12. Aircraft and operation – Aeronave y operación

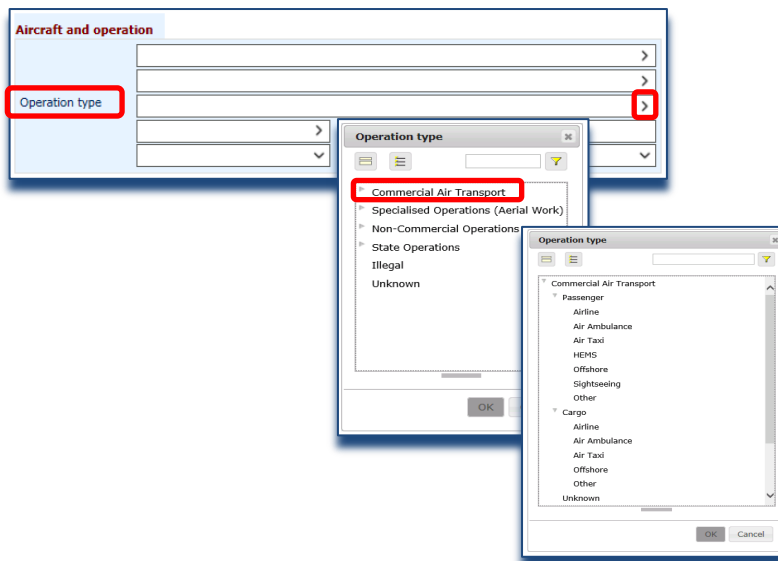
- **Manufacturer/model** (Fabricante y modelo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene el fabricante, modelo y serie de la aeronave.



- **Operator** (Operador): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los operadores existentes en los Estados.



- **Operation type** (Tipo de Operación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de operación. En cada uno de ellos tenemos la posibilidad de seleccionar los tipos de operación más específicos.



Commercial Air Transport (transporte aéreo comercial)	
Una operación de aeronave que implique el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler.	
Passenger (Pasajero)	
Un vuelo que transporta uno o más pasajeros de ingresos. Nota: esto incluye los vuelos que llevan, además de los pasajeros, correo o carga.	
Airline Línea aérea	Vuelos bajo demanda y regulares para el transporte aéreo de pasajeros, o la combinación de pasajero, carga o correo a cambio de una remuneración.
Air Ambulance Ambulancia aerea	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte específico de personas enfermas o heridas.
Air taxi Táxi Aéreo	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte aéreo de pasajeros, o la combinación de pasajero, carga o correo a cambio de una remuneración, generalmente realizada con aeronaves más pequeñas (30 asientos como máximo o 3 400 kg de capacidad máxima de carga útil).
HEMS HEMS	Vuelo del Servicio Médico de Emergencia por Helicóptero (HEMS). Un vuelo en helicóptero que opera bajo la aprobación de HEMS, cuyo propósito es facilitar la asistencia médica de emergencia, donde el transporte inmediato y rápido es esencial, llevando: <ul style="list-style-type: none"> (i) Personal médico; o (ii) Suministros médicos (equipo, sangre, órganos, drogas); o (iii) Personas enfermas o heridas y otras personas directamente involucradas.
Offshore	Un vuelo para el transporte de pasajeros o una combinación de pasajeros y carga bajo remuneración y hacia una instalación en alta mar.
Sightseeing Panorámico	Un vuelo para el transporte aéreo de pasajeros por remuneración que regresa al punto de partida.
Other	Otro
Cargo (carga)	
Esto se debe usar solo para servicios de carga completa. La carga incluye carga, equipaje no acompañado y correo.	
Airline Línea aérea	Vuelos bajo demanda y regulares para el transporte aéreo de carga, o la combinación de carga o correo a cambio de una remuneración.
Air Ambulance Ambulancia aerea	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte específico de órganos humanos.
Air taxi Táxi Aéreo	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte aéreo de carga, o la combinación de carga o correo a cambio de una remuneración, generalmente realizada con aeronaves más pequeñas (p.ej. transporte de billetes o monedas).
Offshore	Un vuelo para el transporte de carga bajo remuneración y hacia una instalación en alta mar.
Other	Otro
Unknown	Desconocido
Unknown - Desconocido	



Specialised Operations Operaciones especializadas	
Trabajo aéreo: Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc. Anexo 6 Parte 1, Capítulo 1.	
Aerial Advertising Publicidad aérea	Un vuelo para llevar a cabo publicidad aérea (por ejemplo, remolque de pancartas).
Aerial Observation Observación aérea	Un vuelo para realizar observaciones aéreas (por ejemplo, multitudes, etc.).
Aerial Patrol Patrulla aérea	Un vuelo para llevar a cabo patrullas aéreas (por ejemplo, controles de oleoductos)
Aerial Survey Censo aéreo	Un vuelo para llevar a cabo censos aéreos
Agricultural Agrícola	Un vuelo para atender las necesidades agrícolas (por ejemplo, fumigación de cultivos, etc.). Esto incluye vuelos hacia y desde el área de pulverización.
Airshow/Race Show / carrera aéreas	Vuelos realizados en conjunciones con airshows / carreras aéreas.
Construction/Sling load Construction	Un vuelo para ayudar en trabajos de construcción o transportar cargas de honda (que no sean vuelos de corta)
Logging	Un vuelo para llevar a cabo actividades de tala
Parachute drop Paracaidista	Un vuelo de transporte y lanzamiento de paracaidistas.
Photography Fotografía	Un vuelo para realización de fotografía aérea
Towing Remolque	Un vuelo para remolcar otra aeronave (por ejemplo, remolque de planeador)
Other	Un vuelo realizado para trabajos aéreos que no sean las categorías mencionadas anteriormente.
Unknown	Desconocido

Non-Commercial Operations Operaciones no comerciales Una operación de aeronave para el transporte de pasajeros, carga o correo donde no implique remuneración o alquiler.	
Business Negocios	Vuelo de transporte del personal de la compañía. Operación aérea (contratada) de traslado de personas que no se encuentran encuadradas dentro de los requisitos establecidos para los operadores comerciales regulares y no regulares. Incluye operaciones corporativas.
Demonstration Demonstración	Un vuelo llevado a cabo para demostrar las capacidades de la aeronave y sus performances.
Flying Displays Avisos	Vuelo en beneficio de las personas en el terreno, llevada a cabo por un operador comercial.
Relocation	
Ferry Traslado	Vuelo realizado sin pasajeros ni carga facturada desde un punto a otro para fines de mantenimiento.
Delivery Entrega	Un vuelo para transferir la aeronave desde la ubicación de aceptación a la base del operador (entrega de una aeronave).
Positioning Posicionamiento	Vuelo llevado a cabo sin pasajeros ni carga facturada desde un punto a otro desde lo cual se realizará un nuevo vuelo.
Recovery	Un vuelo para posicionar una aeronave reparable desde su ubicación actual a una ubicación adecuadamente segura por varias razones (para retirarla de un área peligrosa o para recuperarla del operador anterior cuya licencia ya no es válida).
Flight Training/Instructional – Instrucciones de vuelos / Entrenamiento	
Aerobatics Acrobacia aérea	Un vuelo realizado para entrenamiento de maniobras acrobáticas.
Check Verificación	Un vuelo realizado para verificar las calificaciones / capacidad de un titular de licencia.
Dual Doble	Un vuelo durante el cual una persona recibe instrucción de vuelo de un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.
First Solo Primero vuelo solo	Una operación de aeronave en la cual se usa una aeronave para transportar personas por aire en su primero vuelo.
Solo Solo	Un vuelo en el que un piloto estudiante es el único ocupante de un avión.
Other	Cualquier otro vuelo de instrucción
Unknown	Aun que sepa que se trataba de un vuelo de entrenamiento <u>no se tenían otras informaciones.</u>



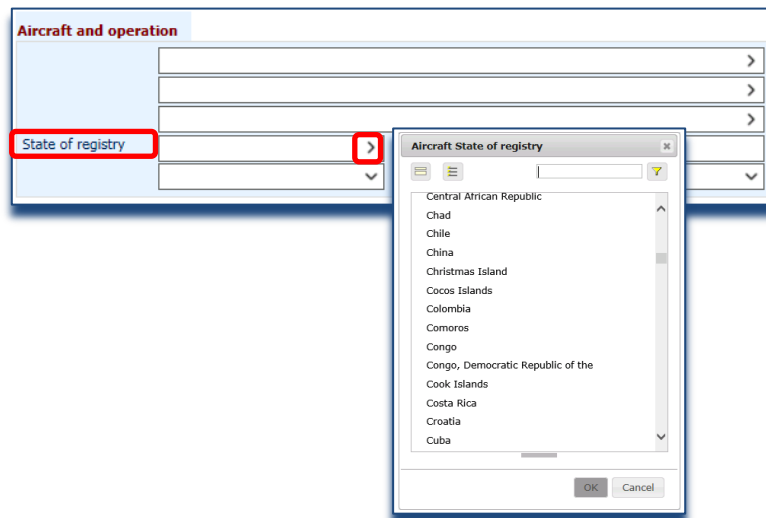
Non-Commercial Operations Operaciones no comerciales (continuación)	
Pleasure (Placer)	
Operaciones privadas de vuelo sin un propósito específico	
Cross Country Travesía	Operaciones privadas para un vuelo de travesía.
Local Local	Operaciones de vuelo privadas en una área local.
Other	Cualquier otro placer volando
Unknown	Un vuelo de placer de naturaleza desconocida
Test Flight (Vuelo de prueba)	
Vuelos con el propósito de probar aeronaves (por ejemplo, después del mantenimiento, para obtener certificados de tipo, etc.)	
Other	Otro

State Operations – Operaciones Estatales	
Coast Guard Guardia costera	Un vuelo realizado por la Guardia Costera o una agencia similar
Customs Aduana	Un vuelo realizado por la Aduana o agencia similar
Government Gobierno	Un vuelo realizado por el gobierno (incluye vuelos de transporte VIP)
Firefighting Contra incendios	Un vuelo para llevar a cabo actividades de lucha contra incendios (por ejemplo, detección de manchas, bombardeo de agua, etc.)
Military Militar	Operaciones de las fuerzas armadas distintas de las remuneraciones que deben cubrirse en las operaciones de transporte público.
Police Policía	Un vuelo realizado por la policía
Search and Rescue (SAR) Búsqueda e rescate	Un vuelo realizado para operaciones de búsqueda y rescate.
Other Otro	Un vuelo estatal que no sea cualquiera de las categorías específicas (policía, guardacostas, oficial, militar)
Unknown Desconocido	Un vuelo estatal con detalles desconocidos.

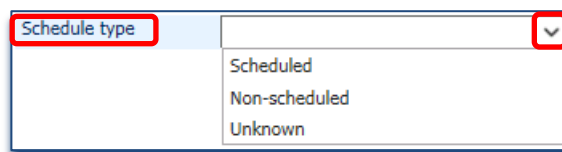
Illegal Ilegal	Cualquier operación ilegal (aeronave robada, vuelo no autorizado, vuelo ilegal)
--------------------------	---

Unknown Descnocado	Para ser utilizado cuando la naturaleza de la operación es completamente desconocida, es decir, cuando ni siquiera se puede hacer una clasificación general (comercial, etc.).
------------------------------	--

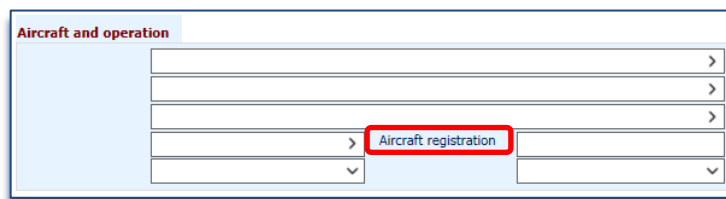
- **State of registry** (Estado de Registro): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados.



- **Schedule type** (tipo de programación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Scheduled** – regular / **Non-scheduled** – no regular / **Unknown** – desconocida).



- **Aircraft registration** (Registro de la aeronave): Campo con entrada manual. (p.ej. XX-YYY). Utilizar guión.

**Nota:**

Registro de la aeronave: la marca utilizada para identificar una aeronave. La marca consiste en una marca común o una marca de nacionalidad seguida de una marca



de registro. La marca de nacionalidad se seleccionará a partir de la serie de símbolos de nacionalidad incluidos en los distintivos de llamada de radio asignados al Estado de matrícula por la Unión Internacional de Telecomunicaciones. La marca de nacionalidad se notificará a la organización de aviación civil internacional. La marca de registro será letras, números o una combinación de letras y números, y será la que le asigne el Estado de matrícula o la autoridad de registro de marca común. Cuando no se usen letras que puedan confundirse con las combinaciones de cinco letras utilizadas en el Código Internacional de Señales, Parte II, las combinaciones de tres letras que comiencen con Q utilizadas en el Código Q, y con la señal de socorro SOS, u otras señales urgentes similares, por ejemplo xx, PAN y TTT. Las reglas con respecto a las marcas de registro no se aplican a los globos piloto meteorológicos utilizados exclusivamente con fines meteorológicos ni a los globos manuales no tripulados sin carga útil. *Anexo 7 de la OACI.*

- **Operator type** (Tipo de Operador): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de operador (**Not applicable** – no aplicable / **Corporate/executive** – Corporación o ejecutivo / **Flying club/school** – Clubes o escuelas de vuelo / **Government agency** – Agencias gubernamentales / **Private owner** – Propietario privado / **Sales/rental/service** – Ventas/alquiler/servicio / **Fractional ownership** – Propiedad fraccional / **Other** – Otros / **Unknown** – desconocida).

The screenshot shows a form titled "Aircraft and operation". It contains several input fields. The "Operator type" field is highlighted with a red box, and its dropdown menu is open, showing the following options: "Not applicable", "Corporate/executive", "Flying club/school", "Government agency", "Private owner", "Sales/rental/service", "Fractional ownership", "Other", and "Unknown". The "Operator type" label and the dropdown arrow are also highlighted with red boxes.

Nota:

Propiedad fraccional: la propiedad fraccional es una inversión en el ámbito del transporte aéreo privado. Básicamente, usted compra un interés parcial en un avión que es operado por una compañía de aviación como parte de su flota. Como propietario, tiene derecho a utilizar cualquier aeronave comparable en la flota, a pedido, durante un número predeterminado de horas cada año. En general, se dice que la propiedad fraccional es para quienes vuelan entre 50 y 200 horas por año. (Un acuerdo típico podría incluir 100 horas de tiempo de vuelo por año por cada acción de 1/8). El proveedor fraccionario administra el avión y el resto de su flota, proporcionando servicios de pilotos, mantenimiento, seguros, servicios de comidas y otros.

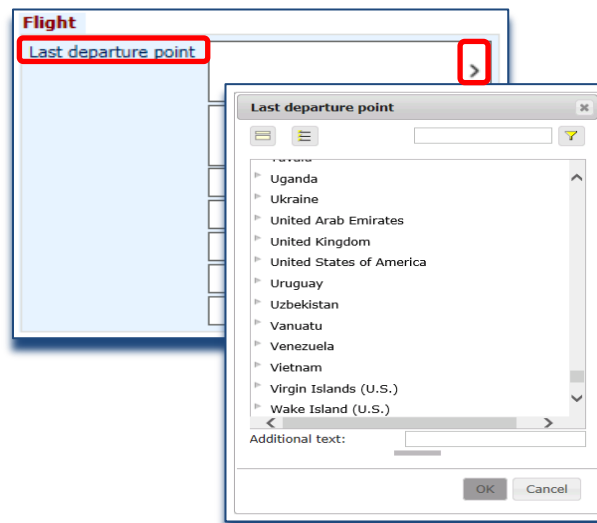
6.13. Injuries on aircraft - Lesiones sufridas en la aeronave

Campo con entrada manual. Insertar el número de personas que tuvieron lesiones a bordo de la aeronave.

Injuries on aircraft						
	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown	Total
Crew total	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Passengers	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

6.14. Flight - Vuelo


- **Last departure point** (Punto de último despegue): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados y respectivos aeropuertos.



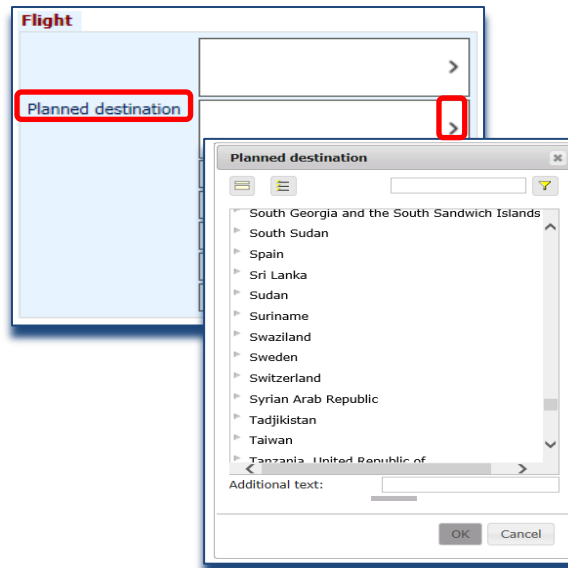
The screenshot shows a form titled "Flight" with a field labeled "Last departure point" highlighted with a red box. A red arrow points to a dropdown arrow icon next to the field. A dropdown menu is open, displaying a list of countries: Uganda, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, United States of America, Uruguay, Uzbekistan, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Virgin Islands (U.S.), and Wake Island (U.S.). Below the list is an "Additional text:" field and "OK" and "Cancel" buttons.



Atención:

En los Estados tenemos la posibilidad de seleccionar el aeropuerto de despegue (siempre que vea este ícono , es posible añadir una información más específica).

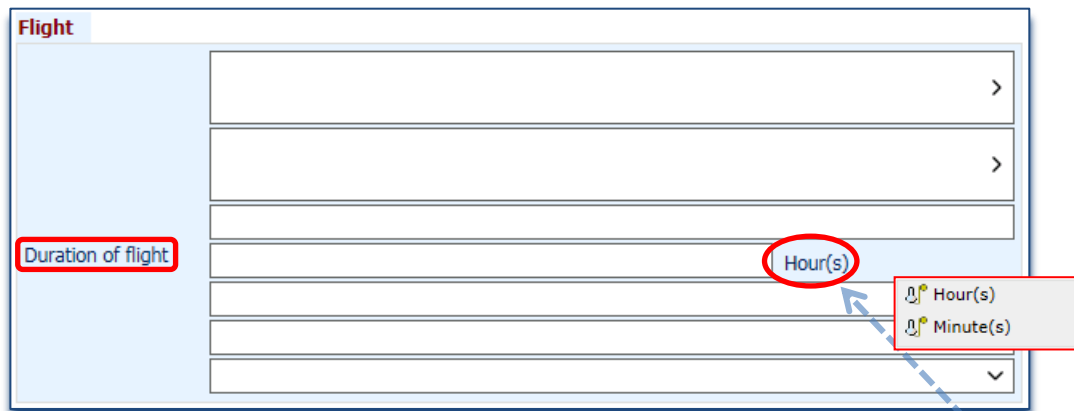
- **Planned destination** (Destino planeado): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados. En los Estados tenemos la posibilidad de seleccionar el aeropuerto planeado para el aterrizaje.



- **Call sign** (Indicativo de llamada): Campo con entrada manual. Insertar el indicativo de llamada del vuelo, en caso que exista (p.ej. BRS 1971).



- **Duration of flight** (Duración del vuelo): Campo con entrada manual. Insertar la duración del vuelo del suceso. En este campo, haga clic arriba del término Hour(s) para abrir la tabla que contiene las opciones “hora” o “minutos” (p.ej. 3.5 horas es lo mismo que 210 minutos). **Observar que el campo horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).**

**Atención:**

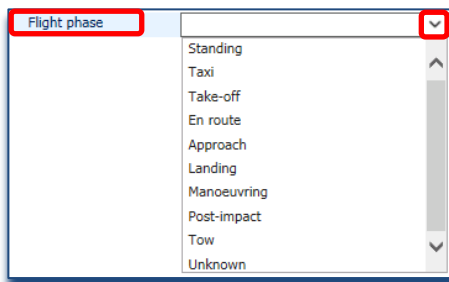
Al clicar con lado izquierdo del “mouse” arriba de la palabra “Hour(s)” es posible cambiar para minutos.

Nota:

"Tiempo de vuelo": el tiempo total desde el momento en que un avión se mueve por primera vez con el propósito de despegar hasta el momento en que finalmente se detiene al final del vuelo. Anexo 6 de la OACI.

Nota 1: La definición de vuelo incluye movimiento en el suelo.

- **Flight phase** (Fase del vuelo): Fase del vuelo en la cual ocurrió el suceso. Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Standing** – Fase de estacionamiento / **Taxi** - Rodaje/ **Take-off** – Despegue / **En route** – En ruta / **Approach** – Aproximación / **Landing** – Aterrizaje / **Manoeuvring** – Maniobras / **Post-impact** – Después del impacto inicial de la aeronave/ **Tow** – Remolque / **Unknown** – Desconocido).



Nota:

- **Standing** – Fase de estacionamiento: antes del movimiento de la aeronave o el Rodaje, o después de la llegada, en la puerta, plataforma, o el área de estacionamiento, mientras que el avión estea parado.

- **Taxi** – Rodaje: movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje (Anexo 2 de la OACI).

- **Take-off** – Despegue: la fase de vuelo desde la aplicación de la potencia de despegue hasta alcanzar la primera reducción de potencia prescrita, o hasta alcanzar el circuito VFR o 1000 pies (300 metros) por encima del extremo de la pista, lo que ocurra primero o la terminación (aborto) de la toma -apagado. Incluye ascenso inicial o ascenso al patrón de tráfico.

- **En route** – En ruta:

IFR: La ocurrencia tuvo lugar durante la fase de vuelo desde la finalización del ascenso inicial en el aeródromo de salida hasta la altitud de crucero y la finalización del descenso controlado al marcador exterior;

VFR: hasta la finalización del descenso controlado bajo las reglas VFR o 1.000 pies [300 metros] sobre la elevación del umbral de la pista, lo que ocurra primero.

- **Approach** – Aproximación:

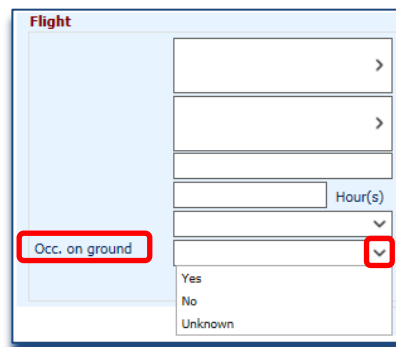
IFR: La fase de vuelo desde el marcador exterior hasta el punto de transición de la actitud de nariz baja a nariz alta inmediatamente antes de la maniobra de enderezamiento sobre la pista;

VFR: desde 1000 pies sobre la elevación del extremo de la pista o desde el punto de entrada del patrón VFR a la maniobra de enderezamiento sobre la pista.

- **Landing** – aterrizaje: la fase de vuelo desde el punto de transición desde la nariz baja a la nariz arriba, inmediatamente antes del aterrizaje, hasta el aterrizaje y hasta que la aeronave salga de la pista de aterrizaje, se detiene o cuando se aplica energía para el despegue en el caso de un aterrizaje táctil, lo que ocurra primero.

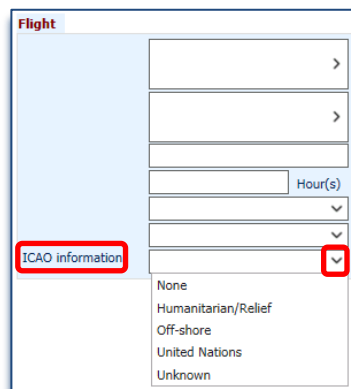
- **Manuevring** – maniobras: Un evento que involucre una fase de vuelo en la que un vuelo a baja altitud, actitud, o actitud anormal planificada o aceleración anormal ocurra. Incluye operaciones de vuelo de baja altitud / acrobáticos.
- **Post-impact** – Posterior al impacto: La fase, en caso de accidente o incidencia, después de que la flecha se haya golpeado con el primer objeto, área o person.
- **Tow** – remolque

- **Occ. on ground** (Ocurrencia en suelo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: (**Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** – desconocido).



The screenshot shows a 'Flight' form with several input fields. The 'Occ. on ground' field is highlighted with a red box. A dropdown arrow next to it is also highlighted with a red box, indicating it is being clicked. The dropdown menu is open, showing the options: Yes, No, and Unknown.

- **ICAO information** (Información para la OACI): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la información operacional adicional de interés para la OACI incluye (**Off-Shore Operation** - operación fuera de la costa, **Humanitarian Operation** - operación humanitaria y **UN Flight Operation** - operación de vuelo de la ONU).



The screenshot shows the same 'Flight' form. The 'ICAO information' field is highlighted with a red box. A dropdown arrow next to it is also highlighted with a red box, indicating it is being clicked. The dropdown menu is open, showing the options: None, Humanitarian/Relief, Off-shore, United Nations, and Unknown.

**Nota:**

None - ninguna

Humanitarian operation - El tipo de operación fue una operación humanitaria / de ayuda. Vuelos de socorro. Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas. Anexo 9 de la OACI.

Off-shore operation - El tipo de operación fue una operación en alta mar. Una operación en alta mar es un vuelo de aviones a un sitio de aterrizaje frente a la costa. El artículo se incluyó para permitir su identificación debido a los factores de riesgo relacionados. Tenga en cuenta que esto no debe confundirse con "offshore" en el sentido de "aguas territoriales externas".

UN flight operation - El tipo de operación era una operación de las Naciones Unidas. Una ONU es un vuelo realizado por o para una organización de las Naciones Unidas.

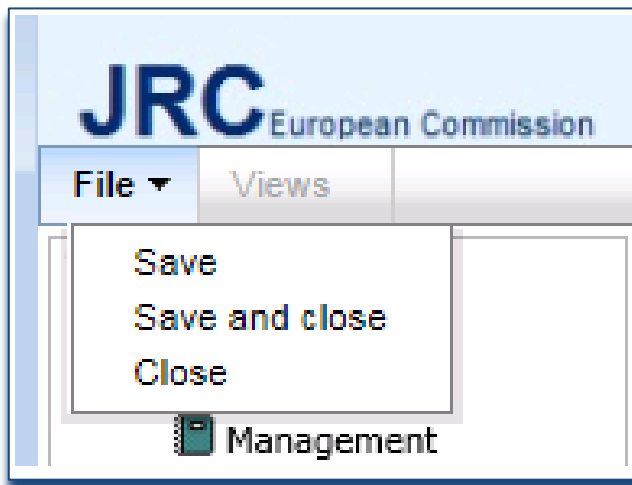
Unknown - desconocida

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Guardar / **Save and close** – guardar y cerrar / **Close** – cerrar).

En caso de utilizar solo la opción “**Close - Cerrar**”, los datos insertados en el sistema van a ser descartados y no serán almacenados.



INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Birdstrike Notification

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Regional de Lima



7 Birdstrike Notification

7.1. Occurrence general information (Información general de la ocurrencia)

- **Responsible Entity** (Nombre del Órgano Responsable): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los órganos habilitados al ingreso de datos en los Estados.

Entidad responsable, según organismos pre-registrados, a saber:

<i>Argentina:</i>	CAA	JIAAC	Other
<i>Bolivia:</i>	CAA	AIB	Other
<i>Brazil:</i>	CAA	CENIPA	Other
<i>Chile</i>	CAA	DPA	Other
<i>Colombia</i>	CAA	AIB	Other
<i>Ecuador</i>	CAA	AIB	Other
<i>Guiana</i>	CAA	AIB	Other
<i>Panamá</i>	CAA	AIB	Other
<i>Paraguay</i>	CAA	AIB	Other
<i>Peru</i>	CAA	AIB	Other
<i>Suriname</i>	CAA	AIB	Other
<i>Uruguay</i>	CAA	AIB	Other
<i>Venezuela</i>	CAA	AIB	Other

En otros, tenemos la posibilidad de insertar estos responsables:

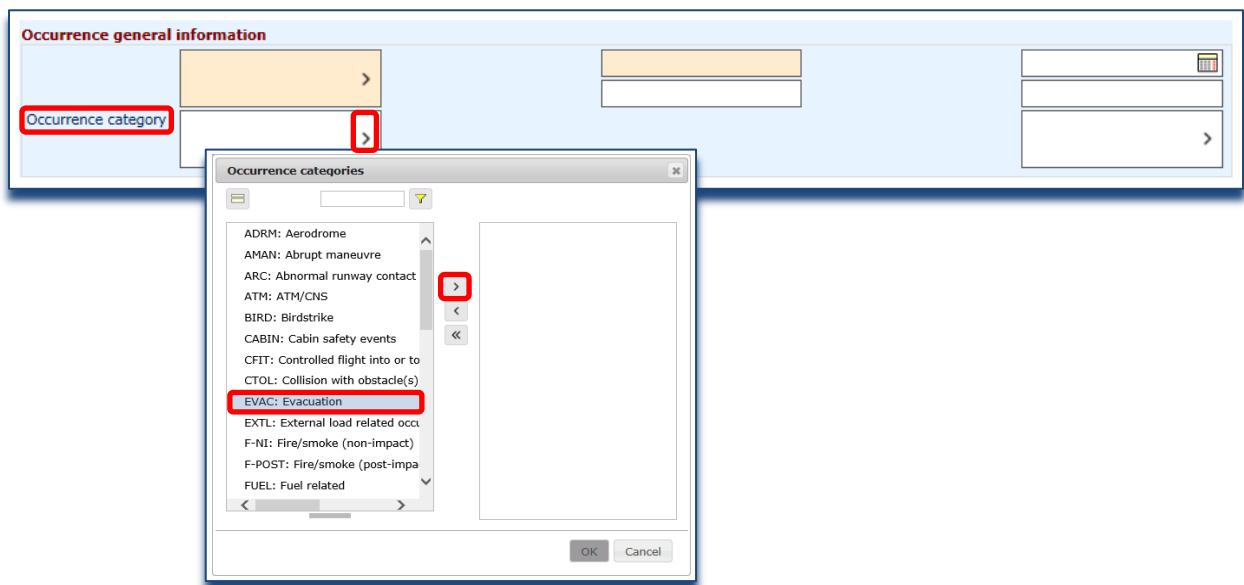
- Production organisation - Organización de producción
- Flight Crew Training Organisation - Organización de Entrenamiento de Tripulación de Vuelo
- Flight Information Service Provider - Proveedor de servicios de información de vuelo
- Continuous Airworthiness Monitoring Organisation - Organización de monitoreo continuo de aeronavegabilidad
- Ground handling organisation - Organización de apoyo de tierra
- Individuals - Personal
- Design organisation - Organización del diseño
- Aerodrome operator - Operador de aeródromo
- ATM equipment maintenance organisation - Organización de mantenimiento de equipos ATM
- Air Navigation Service Provider - Proveedor de servicios de navegación aérea
- Apron Management Service Provider - Proveedor de servicio de gestión de delantal
- Maintenance organisation - Organización de mantenimiento
- Aircraft operator - Operador de aeronaves



Atención:

Los organismos existentes en OTROS solamente deberán ser utilizados para referirse a notificaciones hechas por todos los demás órganos pertenecientes al sistema aeronáutico (ej.: informes voluntarios).

- **Occurrence category** (Categoría de ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la categoría de la ocurrencia.



Nota:

Las categorías de ocurrencia son desarrolladas por CAST / OACI Common Taxonomy Team (CICTT). Commercial Aviation Safety Team (CAST) y Organización de Aviación Civil Internacional.

"Ocurrencia" se define como "accidente o incidente" a lo largo de esta taxonomía. En general, los accidentes e incidentes difieren solo en el grado de lesiones sufridas por las personas involucradas o en los daños sufridos por la aeronave. Cada categoría tiene un nombre único e identificador para permitir la codificación común en los sistemas de accidentes / incidentes, una definición de texto y notas de uso para aclarar aún más el diseño de la categoría, ya que permite la asociación de múltiples categorías con una ocurrencia. La codificación múltiple apoya el enfoque principal de CICTT - PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, en el que cada elemento pertinente debe ser investigado, registrado y analizado.

Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – Tipos de ocurrencia.

Atención:

Posibilidad de poner más de una categoría. Especial atención debe ser dada a este campo *no permitiendo* que se inserten categorías que sean excluyentes unas de otras.

Nota:

1. **ADRM:** Aerodrome - Aeródromo
2. **AMAN:** Abrupt manoeuvre - Maniobra abrupta
3. **ARC:** Abnormal runway contact - Contacto anormal con la pista
4. **ATM:** ATM/CNS - Gestión de tránsito aéreo (ATM) / Servicio de comunicación, navegación, o vigilancia (CNS)
5. **BIRD:** Birdstrike - Impacto con ave
6. **CABIN:** Cabin safety events - Seguridad en la cabina
7. **CFIT:** Controlled flight into or toward terrain – Impacto contra la superficie sin evidencia de pérdida de control
8. **CTOL:** Collision with obstacle(s) during take-off and landing - Colisión con obstáculo (s) durante el despegue o el aterrizaje
9. **EVAC:** Evacuation - Evacuación
10. **EXTL:** External load related occurrences – Eventos relacionados con carga externa
11. **F-NI:** Fire/smoke (non-impact) - Fuego/humo (sin impacto)
12. **F-POST:** Fire/smoke (post-impact) - Fuego/humo (pos-impacto)
13. **FUEL:** Fuel related – Relativo a combustible
14. **GCOL:** Ground Collision - Colisión en superficie
15. **GTOW:** Glider towing related events - Remolque de planeador
16. **ICE:** Icing - Formación de Hielo
17. **LALT:** Low altitude operational - Operación a baja altitud
18. **LOC-G:** Loss of control – ground - Pérdida de control en superficie
19. **LOC-I:** Loss of control – inflight - Pérdida de control en vuelo
20. **LOLI:** Loss of lifting conditions en-route - Pérdida de condiciones de sustentación en ruta
21. **MAC:** Aprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) midair collisions - Pérdida de separación / colisión en vuelo



22. **MED:** Medical - Medico
23. **NAV:** Navigation error – Error de navegación
24. **OTHR:** Other - Otros
25. **RAMP:** Ground Handling – Servicios de apoyo en suelo
26. **RE:** Runway excursion - Excursión de Pista
27. **RI:** Runway incursion – vehicle, aircraft or person - Incursión en la Pista
28. **SCF-NP:** System/component failure or malfunction (non-powerplant) - Falla o mal funcionamiento del sistema / componente (no motor)
29. **SCF-PP:** powerplant failure or malfunction - Fallo o mal funcionamiento del motor
30. **SEC:** Security related – Relacionado con la seguridad
31. **TURB:** Turbulence encounter – Encuentro con turbulencia
32. **UIMC:** Unintended flight in IMC – Vuelo no intencional en condiciones IMC
33. **UNK:** Unknown or undetermined – Desconocido o indeterminado
34. **USOS:** Undershoot/overshoot - Aterrizaje corto / excursión de pista
35. **WILD:** Collision Wildlife - Impacto con fauna
36. **WSTRW:** Windshear or thunderstorm - Cizalladura / Tormenta

- **File Number** (Número del Archivo): Campo con entrada manual. Insertar el número del archivo que se asigna, a criterio de la entidad. (ej.: BST (Birdstrike) / número de la ocurrencia / prefijo de la aeronave / año - BST 129 BR-ALP 2017)

Occurrence general information

<input type="text"/>	<input type="text" value="File number"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>
			<input type="text"/>

- **Location name** (Nombre de la ciudad de la ocurrencia): Campo con entrada manual: insertar la ciudad de la ocurrencia (Ej.: Recife, PE, utilizar mayúsculas y minúsculas).

The screenshot shows a form titled "Occurrence general information" with several input fields. The field labeled "Location name" is highlighted with a red rectangular box. To the right of the form, there is a calendar icon.

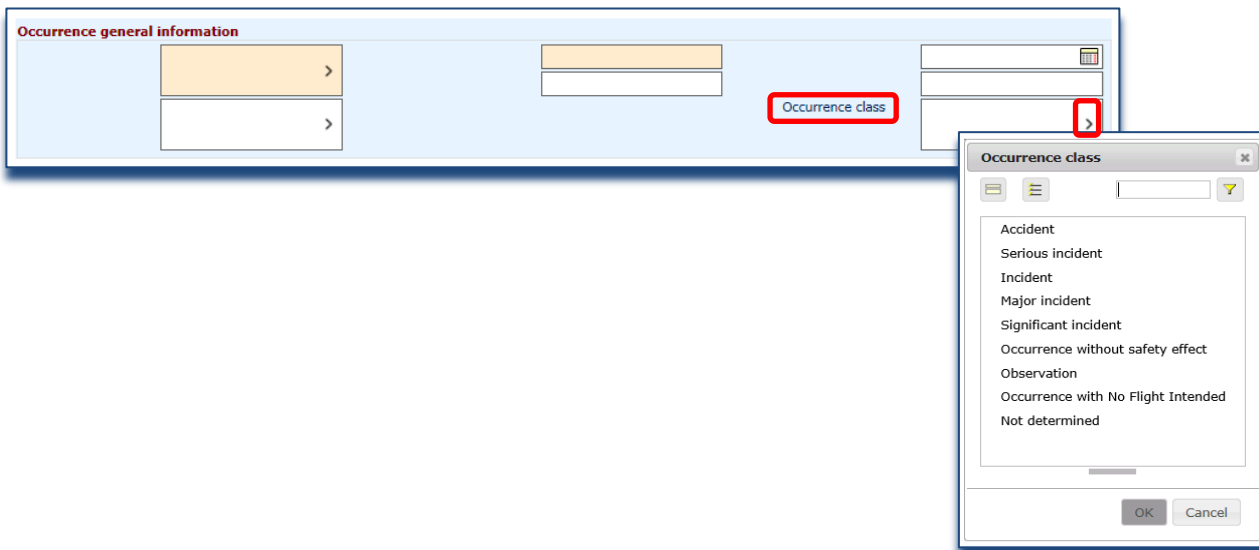
- **Local date** (Fecha local): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono de calendario para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.

The screenshot shows the same form as above, but with the "Local date" field highlighted by a red box. A calendar widget is open, displaying "December 2017". The calendar has navigation arrows on the left and right sides, both of which are circled in red. The calendar grid shows days of the week (Su, Mo, Tu, We, Th, Fr, Sa) and dates from 1 to 31.

Local Time (Hora local): Insertar la hora local en el lugar de ocurrencia, utilizando el formato de 24 horas (p.ej.: 23:59). De acuerdo con la configuración de su computadora, el sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e insertir a informação "AM" ou "PM".

The screenshot shows the form with the "Local time" field highlighted by a red rectangular box. The form layout is consistent with the previous screenshots, including the "Occurrence general information" title and various input fields.

- **Occurrence Class** (Clasificación de la ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la clasificación de ocurrencia en la relación a su severidad.

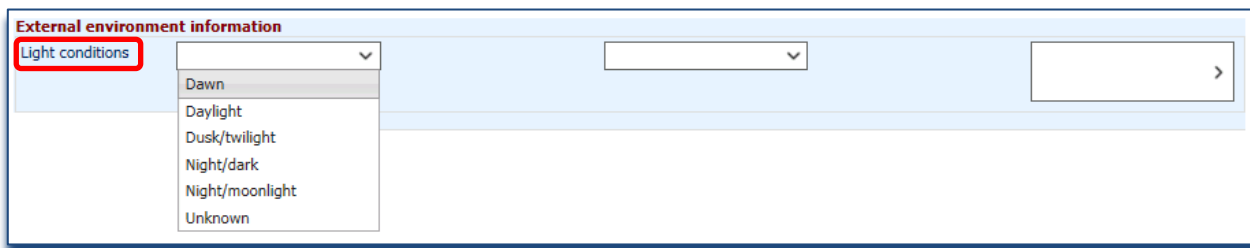


Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – Clasificación de los sucesos y/o Clasificación del Incidente de Tránsito Aéreo.

7.2. External environment information (Información del medio ambiente)

- **Light conditions** (Condiciones de luminosidad): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir inicialmente la condición (**Dawn** – amanecer / **Daylight** – luz del día / **Dusk/twilight** – crepúsculo / **Night/dark** – noche u oscuro / **Night/moonlight** – noche iluminada por la luna / **Unknown** – desconocido).



Nota:

Dawn - El amanecer es la primera aparición de luz en el cielo antes del amanecer, o el momento en que aparece, el comienzo de la luz del día, crepúsculo de la mañana, el amanecer. **Crepúsculo:** los intervalos de oscuridad incompleta después del ocaso y el amanecer anterior. La hora en que termina el crepúsculo vespertino o comienza el crepúsculo matutino está determinada por la convención internacional.

Daylight - La luz del día es la luz disponible naturalmente entre el amanecer y el atardecer.

Dusk/twilight - Es la etapa más oscura del crepúsculo antes de que oscurezca por la noche.

Night/dark - La parte del día natural (de 24 horas) durante el cual no se recibe luz del sol; el tiempo entre el final del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino. No tiene la luminosidad de la luna.

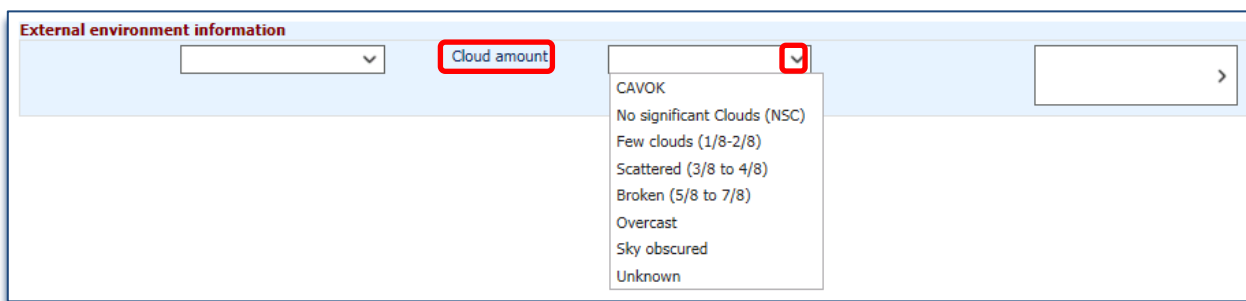
Night/moonlight - La parte del día natural (de 24 horas durante las cuales no se recibe luz del sol, el tiempo entre el final del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino). Aunque tenga la noche, tiene la luminosidad de la luna.

Unknown / Desconocida - Las condiciones generales en el área de la ocurrencia no fueron constituidas.

Atención:

La información de luminosidad no tiene ninguna relación con las condiciones meteorológicas existentes en el momento de la ocurrencia. Esta información refiere solamente a las fases lunares.

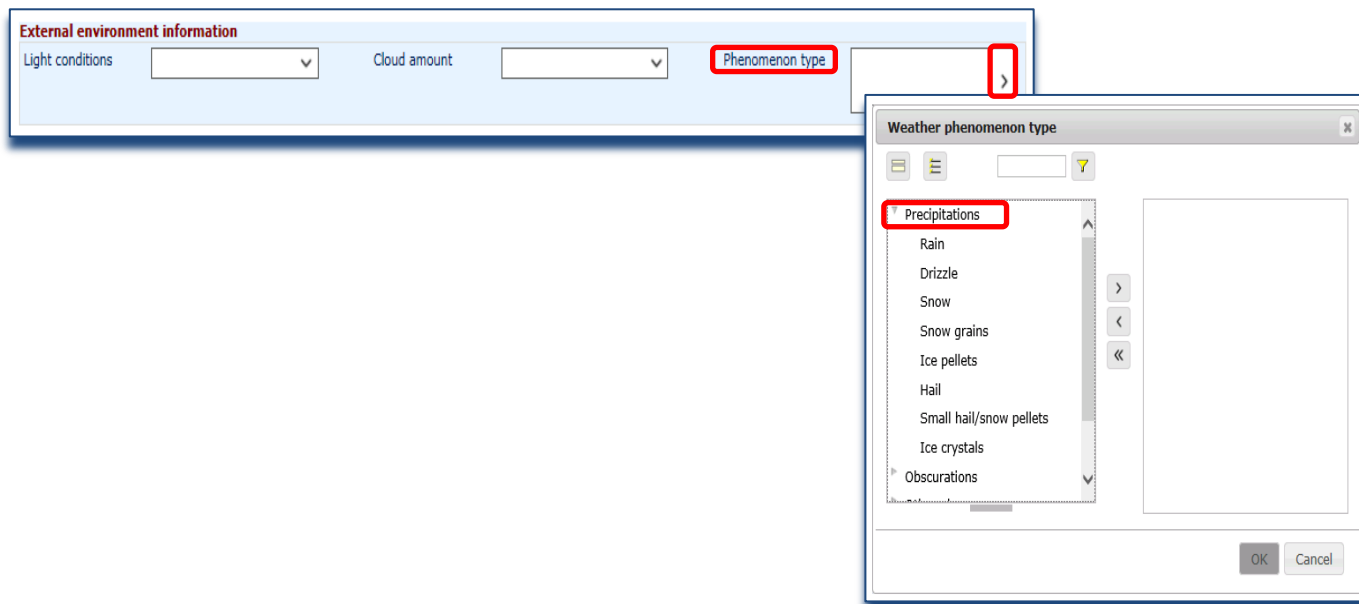
- **Cloud amount** (Cantidad de nube): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



The screenshot shows a section titled "External environment information" with a dropdown menu. The "Cloud amount" field is highlighted with a red box. A second dropdown menu is open, showing the following options: CAVOK, No significant Clouds (NSC), Few clouds (1/8-2/8), Scattered (3/8 to 4/8), Broken (5/8 to 7/8), Overcast, Sky obscured, and Unknown.

- **Phenomenon type** (Tipo de fenómeno): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de fenómenos meteorológicos.

- o **Precipitations** - Precipitaciones



Nota:

Rain - Lluvia (RA) - La lluvia es precipitación en forma de gotas de agua que causan un impacto notable. Tiene un tamaño de 1 a 5.5 mm.

Drizzle – Llovizna (DZ) - Precipitación bastante uniforme (lluvia) compuesta exclusivamente de gotitas de agua muy pequeñas (menos de 0,5 mm de diámetro) muy cercanas entre sí.

En llovizna, las gotas de agua son finas y diminutas, mucho más pequeñas que la lluvia, y parecen flotar en el aire.

La llovizna helada es la precipitación de las gotas de lluvia sobre enfriadas. La llovizna helada se congela al impactar y forma una capa de hielo en el suelo y en los objetos que golpean. Ocurren cuando la temperatura del aire está por debajo de cero grados centígrados cerca del suelo, pero por encima de cero grados centígrados más arriba.

Snow - Nieve (SN) - La nieve es precipitación en forma de cristales de hielo plumosos o grandes aglomeraciones en forma de escamas. La nieve está compuesta de millones de cristales de hielo hexagonales en forma de estrella.

Cuando el término nieve se usa sin calificación, significa precipitación de duración y extensión significativas. Una ráfaga o nevada es una nevada que de repente se detiene y comienza y cambia rápidamente de intensidad; la acumulación y extensión de la nieve son limitadas. Una tormenta de nieve trae fuertes vientos, ráfagas y poca visibilidad.

El viento levanta la nieve que sopla desde la superficie de la tierra a una altura de 2 m o más, mientras que la nieve a la deriva se sopla a una altura de menos de 2 m. Una tormenta de nieve es una tormenta severa que dura tres o más horas, y trae bajas temperaturas, fuertes vientos y poca visibilidad debido a la nieve que sopla.

Duchas de nieve: precipitación congelada en forma de nieve, caracterizada por su comienzo y fin repentinos. Se informa como "SHSN" en una observación y en el METAR.

Snow Grains - Cinarra (SG) - los granos de nieve son diminutos, blancos y opacos granos de hielo. Cuando tocan suelo duro, no rebotan o se rompen. Por lo general caen en cantidades muy pequeñas, y nunca en forma de una ducha.

La nieve es precipitación en forma de cristales de hielo plumosos o grandes aglomeraciones en forma de escamas. La nieve está compuesta de millones de cristales de hielo hexagonales en forma de estrella.

Ice Pellets – Hielo granulado (PL) - Los gránulos de hielo son pequeñas gotas de lluvia congeladas translúcidas o copos de nieve, o nieve envuelta en hielo, que rebotan y hacen un sonido al contacto con el suelo.

Hail – Granizo (GR). El granizo es una precipitación en forma de trozos de hielo, más grandes que los gránulos de hielo, generalmente del tamaño de guisantes o cerezas, pero a veces tan grandes como las naranjas. A menudo asociado con tormentas eléctricas, el granizo se forma cuando las corrientes de aire arrastran gotas de lluvia hacia las regiones extremadamente frías de la atmósfera. Allí, las gotas se congelan y se combinan en trozos de hielo. Cuando los grumos se vuelven demasiado pesados para ser apoyados por la corriente ascendente, caen al suelo a altas velocidades. Notificado si el diámetro de las piedras más grandes es de 5 mm o superior.

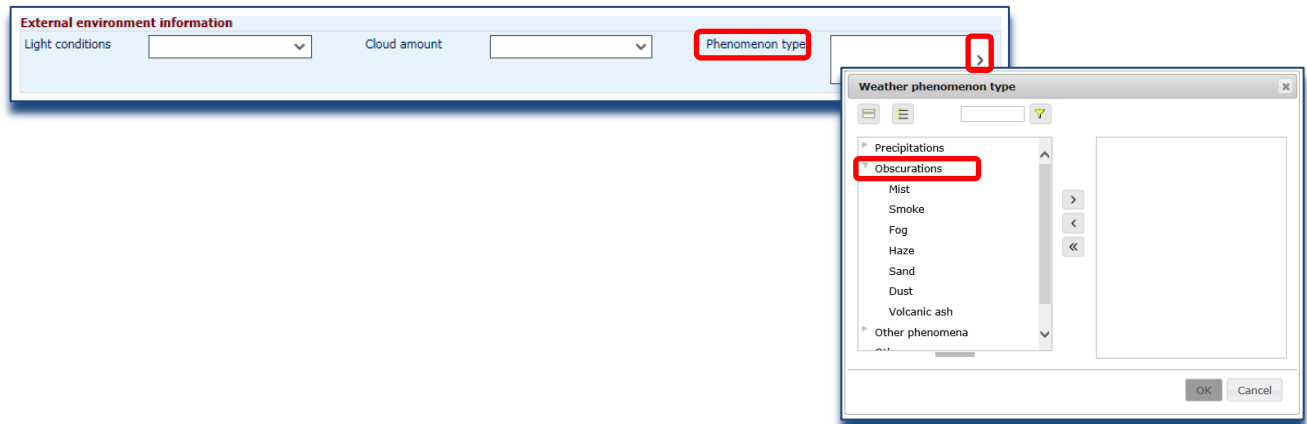
Small hail / snow pellets - Granizo menudo / nieve granulada (GS) - Los pellets de nieve son frágiles y se trituran fácilmente; cuando caen en un terreno duro, rebotan y a menudo se rompen. Siempre ocurren en las duchas y a menudo van acompañadas de copos de nieve o gotas de lluvia, cuando la temperatura de la superficie es de alrededor



de cero grados Celsius. Notificado si el diámetro de las piedras más grandes es inferior a 5 mm.

Ice Crystals - cristal de hielo (IC) - Los cristales de hielo son pequeñas chispas que brillan al sol como el polvo de diamantes y cuelgan en el aire.

○ **Obscurations** – Obscurecimientos



Nota:

Mist - Neblina (BR) - La neblina es gotas de agua microscópicas suspendidas en el aire. Lanza un fino velo grisáceo sobre el paisaje, pero reduce la visibilidad en menor medida que la niebla. La visibilidad supera los 1000 m, pero no excede los 5000 m (*Anexo 3 de OACI*).

Smoke – Humo (FU)

Fog - Niebla (FG) - nube a nivel del suelo, y ocurre cuando el aire se enfría a su punto de rocío y más abajo, o cuando la humedad atmosférica aumenta a través de la evaporación del agua que está más caliente que el aire. La visibilidad es inferior a 1000 m (*Anexo 3 de OACI*).

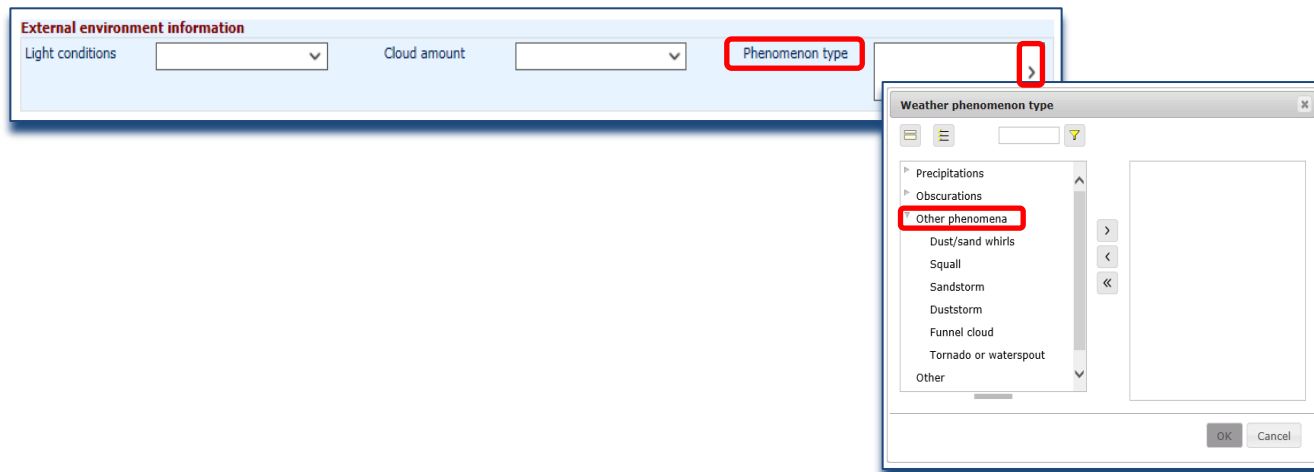
Haze - Calima (HZ) - La calima consiste en finas partículas de polvo y contaminación suspendidas en la atmósfera, y se distingue de la niebla por su tinte azulado o amarillento.

Sand – Arena (SA)

Dust – Polvo (extendido) (DU)

Volcanic Ash - Ceniza volcánica (VA)

○ Other phenomena – Otros Fenómenos

**Nota:**

Dust/sand whirls – Remolinos de polvo / arena (PO)

Squall - Turbonada (SQ). Una ráfaga de línea es un frente frío violento caracterizado por una caída repentina de la temperatura, un aumento de la presión, tormentas eléctricas y especialmente fuertes ráfagas verticales y de otro tipo.

Una ráfaga comprende un aumento bastante repentino de la velocidad media del viento que dura varios minutos al menos antes de que el viento medio regrese a su valor anterior. Una borrasca puede incluir muchas ráfagas.

Sandstorm - Tempestad de arena (SS). Una tormenta que lleva grandes cantidades de arena a la atmósfera. Conjunto de partículas de arena elevadas energicamente a grandes alturas por un viento fuerte y turbulento.

Duststorm - Tempestad de polvo (DS). Una condición climática severa caracterizada por fuertes vientos y aire lleno de polvo en un área grande. La visibilidad se reduce a entre 5 / 8th y 5/16ths. Se informa como "DS" en una observación y en el METAR.

Funnel cloud – Nubes de embudo (FC)

Tornado or Waterspout - Tornado o tromba marina (+ FC) - Un tornado es un viento violento localizado con una presión tan baja en el núcleo como para explotar estructuras en su camino. El tornado suele estar suspendido debajo de una nube cumulonimbos. Un tornado aparece como un violento vórtice de viento en forma de embudo en la atmósfera inferior con vientos ascendentes en espiral de altas velocidades. El tornado generalmente aparece a partir de un bulto en la base de una nube de



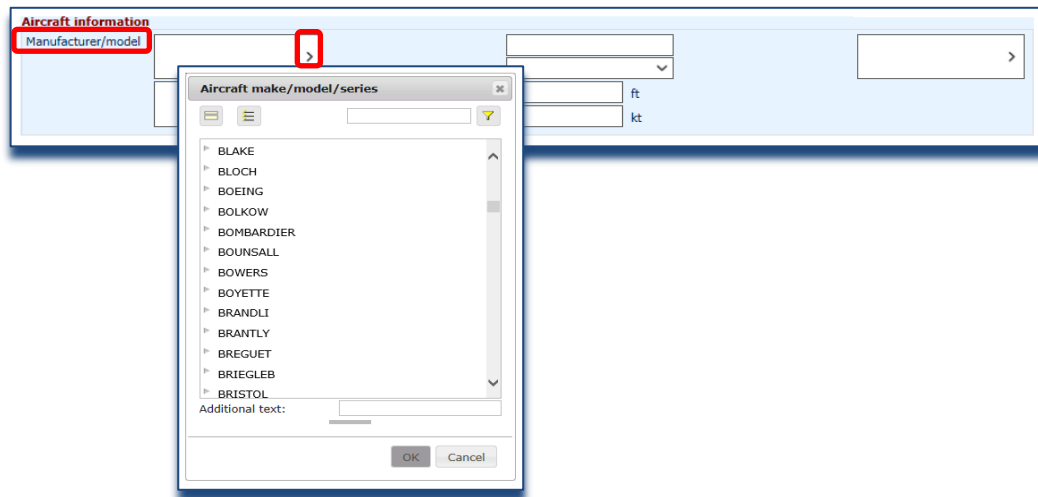
tormenta. Tiene un ancho típico de decenas a cientos de metros y una vida útil de minutos a horas. En extensión, es una de las más pequeñas de todas las tormentas, pero en violencia, se encuentra entre las más severas del mundo. **Waterspout:** columna de aire rotando violentamente, usualmente un colgante a un cúmulo o nube cumulonimbos, sobre un cuerpo de agua con su circulación llegando al agua. En el verano y la primavera, estos fenómenos suelen ser "tornados sobre el agua" que han sido generados por tormentas eléctricas. En los meses de otoño, estos generalmente comienzan como "embudos de aire frío", generados por una masa de aire frío que pasa sobre aguas mucho más cálidas. Tales trombas marinas generalmente son mucho menos intensas que los tornados y generalmente se disipan al acercarse a la costa. Las trombas marinas son más comunes en aguas tropicales o subtropicales. La definición exacta de tromba marina es discutible. En la mayoría de los casos, el término se reserva para vórtices pequeños sobre el agua que no están asociados con la rotación a escala de tormenta (es decir, son el equivalente en agua de los saltos de tierra). Pero hay una justificación suficiente para llamar prácticamente a cualquier columna de aire en rotación una tromba de agua si está en contacto con una superficie de agua.

- **Other** – Otro
- **Unknown** - Desconocida

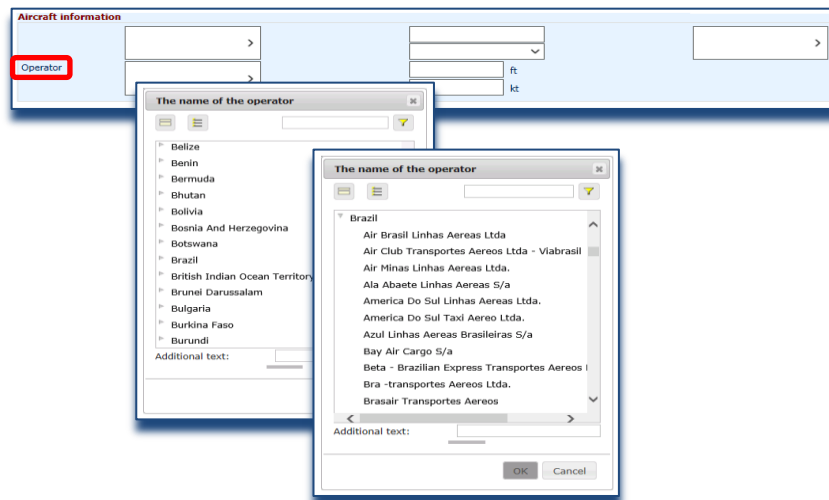
7.3. Aircraft information (Información de la aeronave)

Aircraft information		
Manufacturer/model	<input type="text"/>	>
Operator	<input type="text"/>	>
Aircraft registration	<input type="text"/>	
Flight phase	<input type="text"/>	▼
Aircraft height	<input type="text"/>	ft
Speed (first event)	<input type="text"/>	kt
Manufacturer/model	<input type="text"/>	>

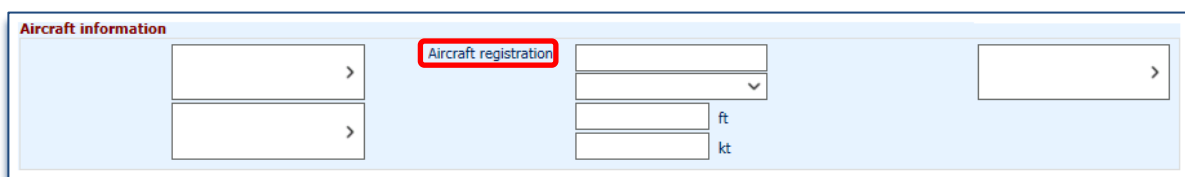
- **Manufacturer/model** (Fabricante y modelo de la aeronave): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene el fabricante, modelo y serie de la aeronave.



- **Operator** (Operador): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los operadores existentes en los Estados.



- **Aircraft registration** (Registro de la aeronave): Campo con entrada manual. (p.ej. XX-YYY). Utilizar guión.



**Nota:**

La marca utilizada para identificar una aeronave. La marca consiste en una marca común o una marca de nacionalidad seguida de una marca de registro. La marca de nacionalidad se seleccionará a partir de la serie de símbolos de nacionalidad incluidos en los distintivos de llamada de radio asignados al Estado de matrícula por la Unión Internacional de Telecomunicaciones. La marca de nacionalidad se notificará a la organización de aviación civil internacional. La marca de registro será letras, números o una combinación de letras y números, y será la que le asigne el Estado de matrícula o la autoridad de registro de marca común. Cuando no se usen letras que puedan confundirse con las combinaciones de cinco letras utilizadas en el Código Internacional de Señales, Parte II, las combinaciones de tres letras que comiencen con Q utilizadas en el Código Q, y con la señal de socorro SOS, u otras señales urgentes similares, por ejemplo xx, PAN y TTT. Las reglas con respecto a las marcas de registro no se aplican a los globos piloto meteorológicos utilizados exclusivamente con fines meteorológicos ni a los globos manuales no tripulados sin carga útil. Anexo 7 de la OACI

- **Flight phase** (Fase del vuelo): Fase del vuelo en lo cual hubiere el suceso. Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Standing** – Fase de estacionamiento / **Taxi** - Rodaje/ **Take-off** – Despegue / **En route** – En ruta / **Approach** – Aproximación / **Landing** – Aterrizaje / **Manoeuvring** – Maniobra / **Post-impact** – Después del impacto inicial de la aeronave / **Tow** – Remolque / **Unknown** – Desconocido).

The screenshot shows a web form titled "Aircraft information". It contains several input fields. The "Flight phase" field is highlighted with a red box and has a dropdown menu open. The dropdown menu lists the following options: Standing, Taxi, Take-off, En route, Approach, Landing, Manoeuvring, Post-impact, Tow, and Unknown. The "Flight phase" label is also highlighted with a red box.

Nota:

- **Standing** – Fase de estacionamiento: antes del movimiento de la aeronave o el Rodaje, o después de la llegada, en la puerta, plataforma, o el área de estacionamiento, mientras que el avión estea parado.

- **Taxi** – Rodaje: movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje (Anexo 2 de la OACI).

- **Take-off** – Despegue: la fase de vuelo desde la aplicación de la potencia de despegue hasta alcanzar la primera reducción de potencia prescrita, o hasta alcanzar el circuito VFR o 1000 pies (300 metros) por encima del extremo de la pista, lo que ocurra primero o la terminación (aborto) de la toma -apagado. Incluye ascenso inicial o ascenso al patrón de tráfico.

- **En route** – En ruta:

IFR: La ocurrencia tuvo lugar durante la fase de vuelo desde la finalización del ascenso inicial en el aeródromo de salida hasta la altitud de crucero y la finalización del descenso controlado al marcador exterior;

VFR: hasta la finalización del descenso controlado bajo las reglas VFR o 1.000 pies [300 metros] sobre la elevación del umbral de la pista, lo que ocurra primero.

- **Approach** – Aproximación:

IFR: La fase de vuelo desde el marcador exterior hasta el punto de transición de la actitud de nariz baja a nariz alta inmediatamente antes de la maniobra de enderezamiento sobre la pista;

VFR: desde 1000 pies sobre la elevación del extremo de la pista o desde el punto de entrada del patrón VFR a la maniobra de enderezamiento sobre la pista.

- **Landing** – aterrizaje: la fase de vuelo desde el punto de transición desde la nariz baja a la nariz arriba, inmediatamente antes del aterrizaje, hasta el aterrizaje y hasta que la aeronave salga de la pista de aterrizaje, se detiene o cuando se aplica energía para el despegue en el caso de un aterrizaje táctil, lo que ocurra primero.

- **Manueuvring** – maniobras: Un evento que involucre una fase de vuelo en la que un vuelo a baja altitud, actitud, o actitud anormal planificada o aceleración anormal ocurra. Incluye operaciones de vuelo de baja altitud / acrobáticos.

- **Post-impact** – Posterior al impacto: La fase, en caso de accidente o incidencia, después de que la flecha se haya golpeado con el primer objeto, área o person.

- **Tow** – remolque

- **Aircraft height** (Altura de la aeronave): Campo con entrada manual. Insertar la altura de la aeronave en momento del suceso, en **PIES – ft** (p.ej. 2800 para la altura de 2800 ft).

The screenshot shows a form titled "Aircraft information" with several input fields. The field labeled "Aircraft height" is highlighted with a red rectangular box. To the right of this field are two smaller input fields, one labeled "ft" and one labeled "kt".

Nota:

La altura es la distancia vertical de la aeronave, considerada como un punto, medida a partir de un dato especificado.

1. Para los propósitos de este sistema, el punto referido arriba es la parte más baja del avión y el dato especificado es la superficie debajo del avión.

- **Speed (first event)** (Velocidad en primer evento): Campo con entrada manual. Insertar la velocidad de la aeronave en momento del suceso, en **NUDOS – kt** (p.ej. 290 para la velocidad de 290 kts).

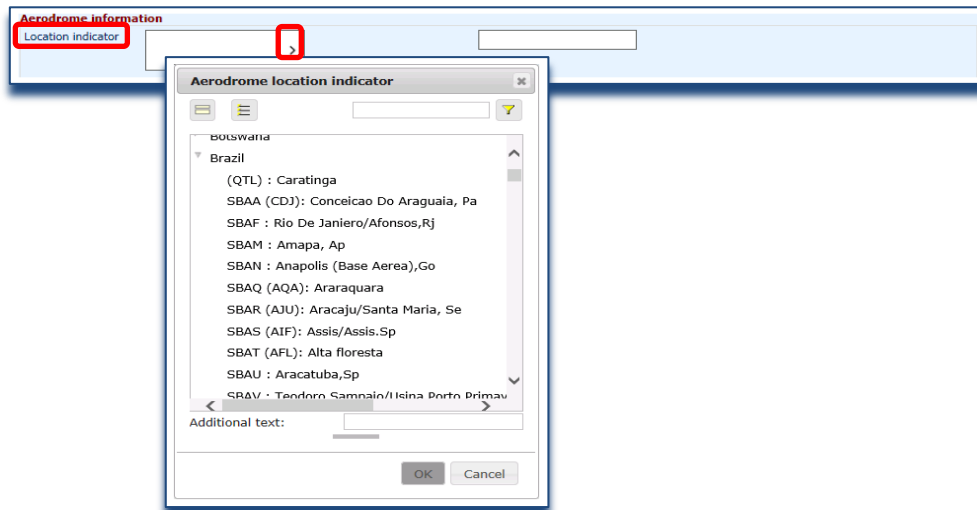
The screenshot shows the same "Aircraft information" form. The field labeled "Speed (first event)" is highlighted with a red rectangular box. The "ft" and "kt" fields are also visible to the right.

- **Manufacturer/model** (Fabricante y modelo del motor): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene el fabricante, modelo y serie del motor de la aeronave.

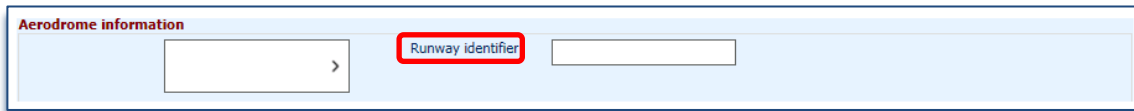
The screenshot shows the "Aircraft information" form with the "Manufacturer/model" dropdown menu open. The dropdown list contains the following entries: AERONCA, AEROPRAG, ALLIED SIGNAL, ALLISON USA, ALVIS, ARMSTRONG SIDDELEY, AVIA, BMW/RR, and BOMBARDIER ROTAX. The dropdown menu is highlighted with a red box, and the "Manufacturer/model" label is also highlighted with a red box. The "Additional text:" field and "OK" and "Cancel" buttons are visible at the bottom of the dropdown menu.

7.4. Aerodrome information – Información del aeródromo

- **Location indicator** (Indicador de ubicación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los códigos de los aeropuertos cadastrados (p.ej.: SBAR - Aracaju).



- **Runway identifier** (identificación de la pista en uso): Identificador de la pista en uso: Campo con entrada manual. Insertar la identificación de pista utilizada en momento del suceso. Utilizar la descripción conforme orientación del cuadro abajo.



Nota:

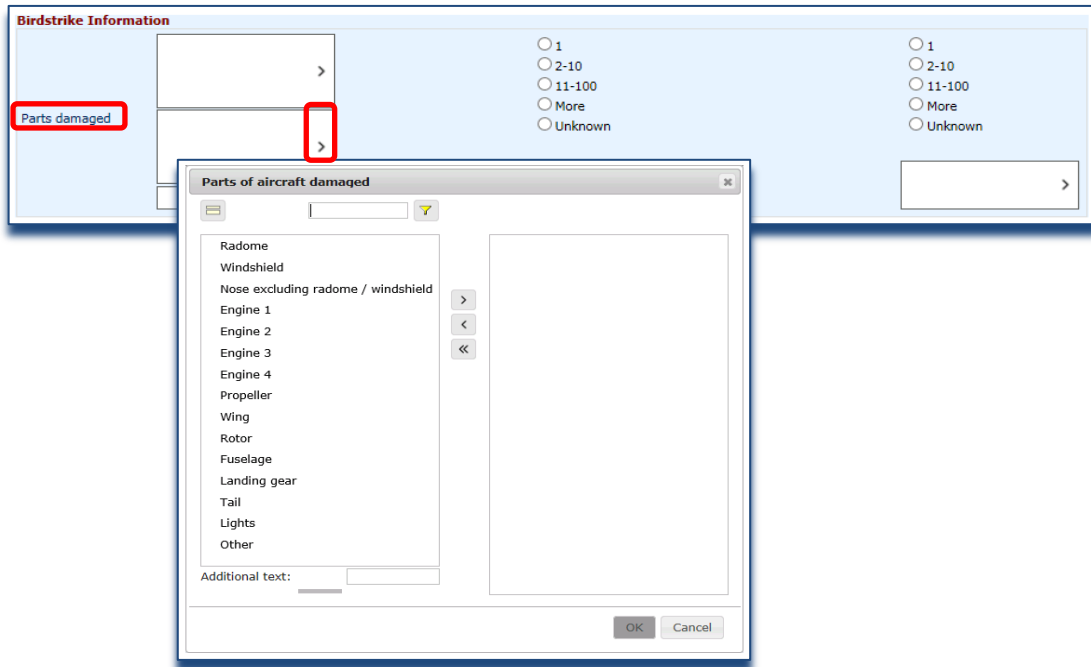
El identificador de la pista consiste en un número de dos dígitos y en las pistas paralelas se complementa con una letra. En una sola pista, pistas paralelas duales y pistas triples paralelas, el número de dos dígitos será el número entero más cercano a la décima parte del Norte magnético cuando se lo mira desde la dirección de aproximación. En cuatro o más pistas paralelas, un conjunto de pistas adyacentes se numerará al décimo acimut magnético más cercano y el otro conjunto de pistas adyacentes al siguiente acimut magnético de una décima más cercano. Cuando la regla anterior da como resultado un número de un solo dígito, está precedida por un cero. En el caso de pistas

paralelas, cada número de designación de pista se complementa con una letra de la siguiente manera, en el orden que se muestra de izquierda a vista desde la dirección de aproximación: Para dos pistas paralelas: "L", "R"; para tres pistas paralelas: "L", "C", "R"; para cuatro pistas paralelas: "L", "R", "L", "R para cinco pistas paralelas: "L", "C", "R", "L", "R"; o "L", "R", "L", "C", "R" y para seis pistas paralelas: "L", "C", "R", "L", "C", "R". Anexo 14 de la OACI.

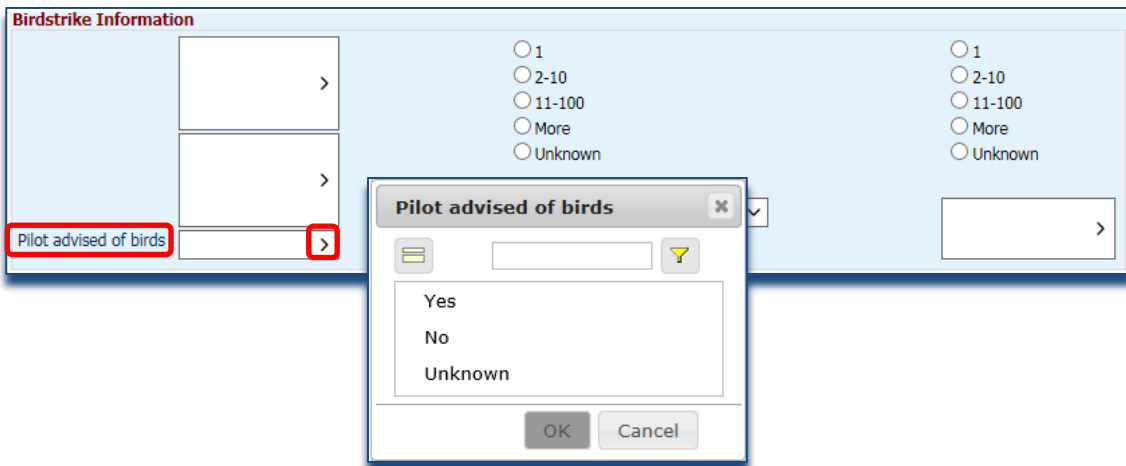
7.5. Birdstrike information - Información de colisión con pájaros

- **Parts struck** (Partes del avión impactadas por el ave - pero no necesariamente con daño). Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de las partes impactadas.

- **Parts damaged** (Partes dañadas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de las partes dañadas por la colisión.



- **Pilot advised of birds** (Piloto avisado de la presencia de pajaros): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones Yes -Si / No – No /Unknown – Desconocido.



- **Birds/wildlife seen** (Número estimado de aves o vida silvestre vista). Campo con valores predefinidos: hacer un clic en una de las opciones: **1 / 2-10 / 11-100 / More** – más de 100 / **Unknown** - desconocido.

Birdstrike Information

Birds/wildlife seen

1

2-10

11-100

More

Unknown

1

2-10

11-100

More

Unknown

- **Bird Size Birds** (Tamaño de los pájaros): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de los tamaños aproximados de los pájaros.

Birdstrike Information

Bird size

1

2-10

11-100

More

Unknown

1

2-10

11-100

More

Unknown

Small

Medium

Large

Unknown

- **Birds/wildlife struck** (Número estimado de aves / vida silvestre que impactó con la aeronave): Campo con valores predefinidos: hacer un clic en una de las opciones **1 / 2-10 / 11-100 / More / Unknown**

Birdstrike Information

Birds/wildlife struck

1

2-10

11-100

More

Unknown

1

2-10

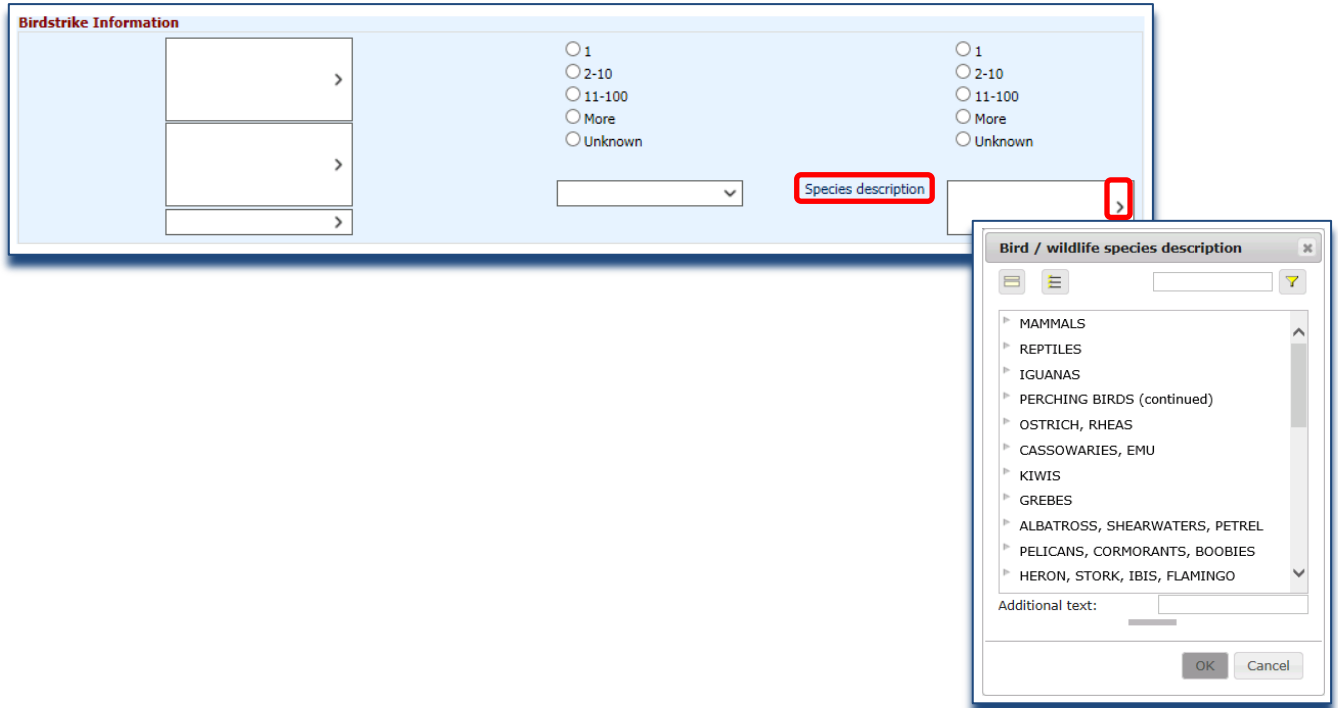
11-100

More

Unknown

- **Species description** (Descripción de las especies): generalmente las especies de aves / vida silvestre que estuvieron involucradas en la ocurrencia.

Nota: los impactos ocurridos que no son de aves (mamíferos, reptiles) también se incluyen allí.



Atención:

Para este campo es recomendable que las identificaciones de las especies sean ejecutadas por personal habilitado (biólogos o personal especializado). En los órganos que no tengan personal especializado o no tengan como obtener ayuda externa, poner solamente la macro especie (p.ej. mamíferos, reptiles etc.).



7.6. Consequences - Consecuencias

Consequences					
A/C out of service	<input type="text"/>	Hour(s)	Loss of revenue	<input type="text"/>	Euro
Cost of repair	<input type="text"/>	Euro			

- **A/C out service (hours)** (Fuera de servicio): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de horas que la aeronave se quedó fuera de servicio en virtud de la ocurrencia (p.ej. 13.5 – para trece horas con treinta minutos). **Observar que el campo horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).**

Consequences				
A/C out of service	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Euro
	<input type="text"/>	<ul style="list-style-type: none"> Hour(s) Day(s) Minute(s) 		

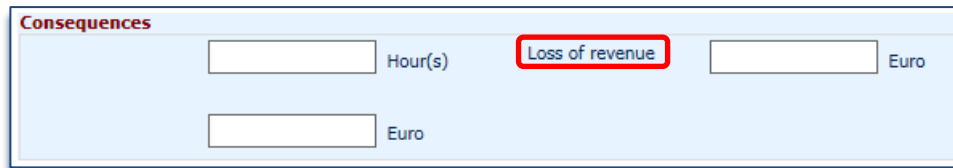
Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la palabra "Hour(s)" es posible cambiar para **días o minutos**.

- **Cost of repair (Euro)** (Costo de reparación): Campo con entrada manual. Insertar el costo total de la reparación de la aeronave, en EURO (p.ej. 30000 – para treinta mil euros).

Consequences				
	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Euro
Cost of repair	<input type="text"/>	Euro		

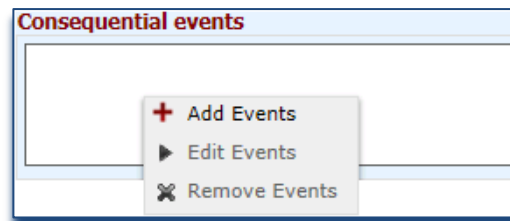
- **Loss of revenue (Euro)** (Pérdida de ingresos): Campo con entrada manual. Insertar el monto total de pérdida en virtud de la salida de servicio de la aeronave, en EURO (p.ej. 30000 – para treinta mil euros).



The screenshot shows a form titled "Consequences" with three input fields. The first field is labeled "Hour(s)", the second is labeled "Loss of revenue" (highlighted with a red box), and the third is labeled "Euro". There is also a fourth input field labeled "Euro" below the others.


7.7. Consequential Events - Eventos posteriores

- Campo con valores predefinidos: Haga clic con lado derecho del "mouse" en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de añadir, editar o remover eventos. Al escoger añadir eventos, otra tabla va a abrirse. Insertar los eventos ocurridos posteriores al evento con fauna.



The screenshot shows a form titled "Consequential events" with a context menu open. The menu has three options: "+ Add Events", "▶ Edit Events", and "✕ Remove Events".

Atención:

Para todas las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría). En este campo incluir cualquier daño a la propiedad sufrido por terceros. Es decir, no incluirlos de la aeronave involucrada en la ocurrencia. También debe incluir la fuente principal del daño.



Atención:

Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – 9.Eventos.**

Para facilitar el ingreso de los eventos se recomienda utilizar los códigos existentes en Volumen 02. Una vez determinados los eventos, copie los códigos y pongalos en el campo superior derecho de las tablas arriba.

P.ej.: Daños en la aeronave, poner:

Daños por impacto en la aeronave - Aircraft Crash/ Impact Damage - 99010151

7.8. Remarks - Observaciones

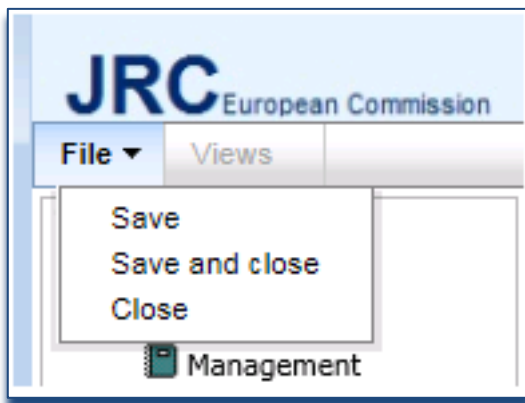
Campo con entrada manual: Insertar las observaciones importantes en el evento con la fauna.

Salvando sus datos

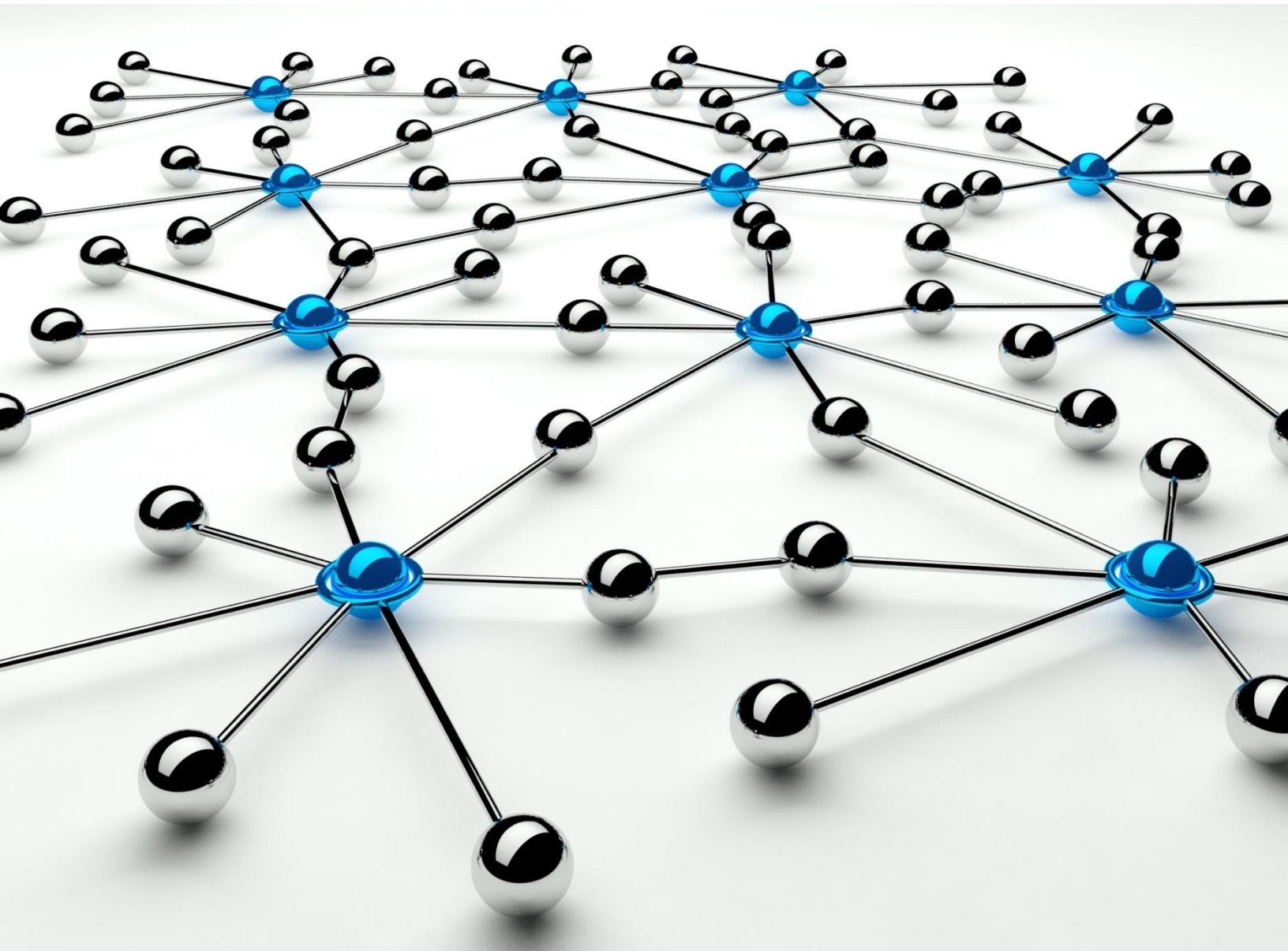
Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close - Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados.



INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Operational Full

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Regional de Lima



8 Operational Full

8.1. **Headline - Encabezamiento**

Un mensaje corto que identifica el accidente para el lector.

Campo con entrada manual: como sugerencia utilizar la clasificación del suceso (ej. CFIT: CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN). Utilizar solo mayúsculas).

8.2. **Occurrence filing information - Información de presentación de ocurrencia**

Información general y clasificación del suceso.

- **File Number** (Número del Archivo): Campo con entrada manual. Insertar el número del archivo que se asigna, a criterio de la entidad. (ej.: clasificación de la ocurrencia / número de la ocurrencia / prefijo de la aeronave / año - ACD 129 BR-ALP 2010).

Nota:

En este campo, se debe utilizar las siguientes siglas:

ACD – Accidente

IG – Incidente grave

ICD – Incidente

OSV – Ocurrencia sin intención de vuelo

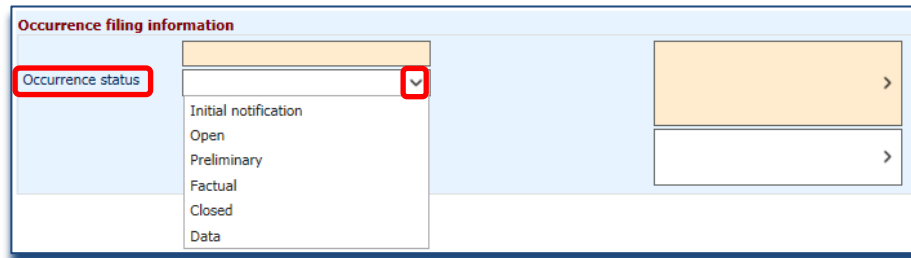
ATS	}	ICM – Incidente mayor (ATS)
		ICS – Incidente significativo (ATS)
		OTS – Ocurrencia de tránsito aéreo sin afectar la seguridad (ATS)

RVO – Reporte voluntario

ROB – Reporte obligatorio

OTR – Otros

- **Occurrence Status** (Estado actual de la Ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



The screenshot shows a web form titled "Occurrence filing information". A red box highlights the "Occurrence status" field, which is a dropdown menu. The dropdown is open, showing a list of options: "Initial notification", "Open", "Preliminary", "Factual", "Closed", and "Data". A red box also highlights the dropdown arrow icon. To the right of the dropdown, there are two orange buttons with right-pointing arrows.

Nota:

Initial Notification / Notificación inicial: el registro se basa en/o contiene información correspondiente al nivel de la notificación inicial de un accidente o incidente proporcionado de acuerdo con el Anexo 13 de la OACI, Capítulo 4.

Open / Abierto: el informe aún permanece abierto. Solo se ha recibido información inicial. Más puede seguir. Se recibió cierta información, pero el nivel de información recibida no correspondía al nivel esperado en una notificación o similar. Se espera que se reciba más información a su debido tiempo que puede mejorar la información y actualizar el estado. **Nota: para OACI, este estado indica un informe de ocurrencia NO OFICIAL.**

Preliminary / Preliminar: La comunicación utilizada para la rápida difusión de los datos obtenidos en las primeras etapas de la investigación, conforme Anexo 13 de la OACI. Al nivel de un Estado, este estado indicaría que hay suficiente información disponible para completar un informe preliminar. Se esperan más datos a su debido tiempo, una vez que se haya completado una investigación.

Factual / Hecho - listo para la codificación. El manejo de la ocurrencia por la autoridad competente aún no se ha completado, pero hay suficiente información disponible para analizar y codificar la ocurrencia.

Closed / Cerrado: el informe está cerrado. No se espera recibir más información acerca de la ocurrencia y no se contemplan otras medidas con respecto a la ocurrencia.

Data / Datos: un informe que contiene la información factual obtenida en la investigación, así como los factores derivados del análisis y las recomendaciones de seguridad, si las hubiera. Este es el informe que debe completarse según el Anexo 13 de la OACI, ítem 7.5. Al nivel nacional, este estado implicaría que la investigación se ha



completado y todos los datos relevantes han sido transcritos a la base de datos. No se contemplan más acciones.

- **Occurrence Moderator** (Moderador de Ocurrencia): Campo con entrada manual. Nombre de la persona moderadora responsable de la investigación. (Ejemplo: José Carlos).

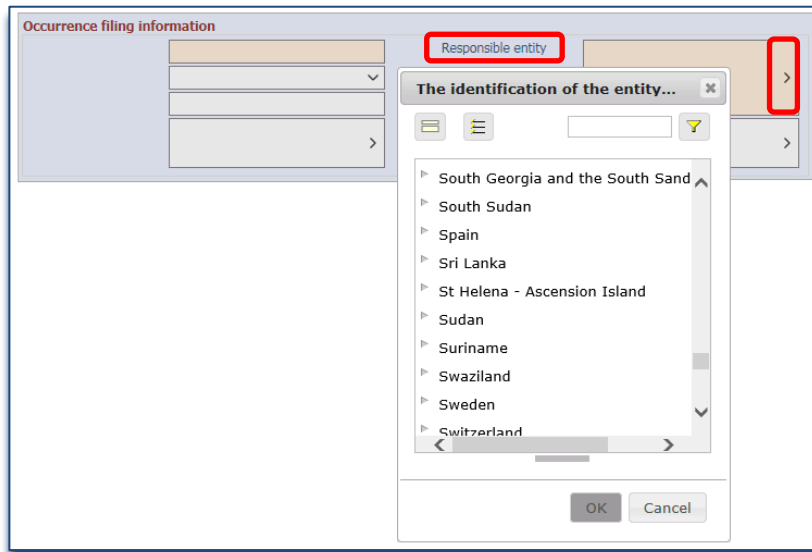
The screenshot shows a form titled "Occurrence filing information". It contains several input fields. One field, labeled "Occurrence moderator", is highlighted with a red border. To the right of the form is a large orange button with a right-pointing arrow.

Atención:

Cada Estado deberá establecer como los nombres de sus moderadores van a ser insertados en este campo, o sea, las entradas en este campo deberán ser realizadas siempre en mismo formato para cada Moderador.

Ej.: Fulano Silva Tal / Fulano S. Tal / Fulano Tal / FULANO SILVA TAL (para fines de estadística en este sistema, aun que sea la misma persona, no tenemos una solo información). El Estado deberá establecer solamente una por responsable (p.ej.: Fulano Silva Tal).

- **Responsible Entity** (Nombre del Órgano Responsable): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los órganos habilitados a ingreso de datos en los Estados.



Entidad responsable, según organismos pre-registrados, a saber:

Argentina:	CAA	JIAAC	Other
Bolivia:	CAA	AIB	Other
Brazil:	CAA	CENIPA	Other
Chile	CAA	DPA	Other
Colombia	CAA	AIB	Other
Ecuador	CAA	AIB	Other
Guiana	CAA	AIB	Other
Panamá	CAA	AIB	Other
Paraguay	CAA	AIB	Other
Peru	CAA	AIB	Other
Suriname	CAA	AIB	Other
Uruguay	CAA	AIB	Other
Venezuela	CAA	AIB	Other

En otros, tenemos la posibilidad de insertar estos responsables:

- Production organisation - Organización de producción
- Flight Crew Training Organisation - Organización de Entrenamiento de Tripulación de Vuelo
- Flight Information Service Provider - Proveedor de servicios de información de vuelo



- Continuous Airworthiness Monitoring Organisation - Organización de monitoreo continuo de aeronavegabilidad
- Ground handling organisation - Organización de apoyo de tierra
- Individuals - Personal
- Design organisation - Organización del diseño
- Aerodrome operator - Operador de aeródromo
- ATM equipment maintenance organisation - Organización de mantenimiento de equipos ATM
- Air Navigation Service Provider - Proveedor de servicios de navegación aérea
- Apron Management Service Provider - Proveedor de servicio de gestión de delantal
- Maintenance organisation - Organización de mantenimiento
- Aircraft operator - Operador de aeronaves

Atención:

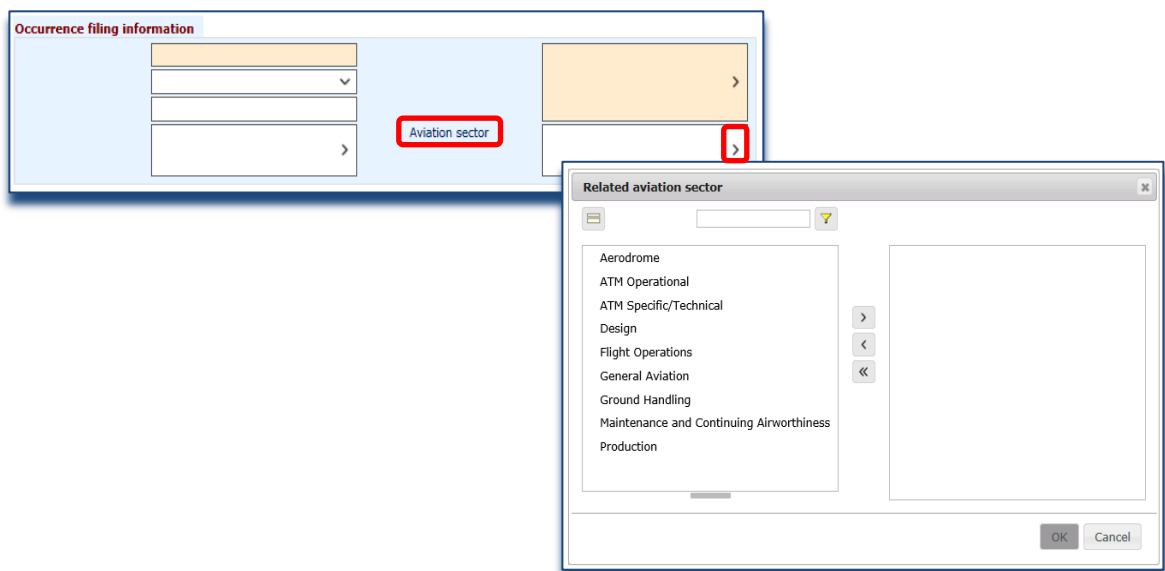
Los organismos existentes en OTROS solamente deberán ser utilizados para lanzamientos de notificaciones hechas por todos los demás órganos pertenecientes al sistema aeronáutico (ej.: informes voluntarios).

- Detection phase (Fase cuando la ocurrencia o los hallazgos fueron detectados):
Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

The screenshot displays a web form titled "Occurrence filing information". It contains several input fields. One field, labeled "Detection phase", is highlighted with a red box. A red arrow points to a right-pointing chevron icon next to this field, indicating that it is a dropdown menu. A second red box highlights the "Detection phase" label itself. A modal window titled "Detection phase" is open, showing a list of predefined options: Manufacturing, Scheduled Maintenance, Non-scheduled Maintenance, Standing, Taxi, Take-Off, En-Route, Approach, Landing, Maneuvering, Post-Impact, Other, and Unknown. Below the list is an "Additional text:" field and "OK" and "Cancel" buttons.

• Manufacturing	– Fabricación
• Scheduled Maintenance	– Mantenimiento programado
• Non-scheduled Maintenance	– Mantenimiento no programado
• Standing	– Fase de estacionamiento
• Taxi	– Rodage
• Take-off	– Despegue
• En route	– En ruta
• Approach	– Aproximación
• Landing	– Aterrizaje
• Manoeuvring	– Maniobra
• Post-impact aeronave	– Después del impacto inicial de la
• Other	– Otro
• Unknown	– Desconocido

- **Aviation Sector** (Área/Sector de la aviación relacionada): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir inicialmente los sectores relacionados con el suceso.



Atención:
Cuando necesario, podrán insertar más de uno sector en el suceso.



8.3. Occurrence validation - Validación de la Ocurrencia

- **Validation status** (Status de la validación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: Yes / No. Cuando las ocurrencias son utilizadas por otros órganos para fines de prevención, utilizar el campo de validación permite una organización informar a otras entidades si el evento ha sido validado o no. La validación "Si" representa la garantía que el responsable por el cargamento de las informaciones hizo la verificación y validación. Esta característica es útil para el sistema de seguridad operacional una vez que las informaciones son intercambiadas.

Occurrence validation

Validation status

Yes

No

- **Authority occ. closure** (Cierre de ocurrencia por la autoridad competente): declaración de cierre de la autoridad competente acerca de la ocurrencia. Campo con entrada manual: insertar la declaración de cierre de la investigación, en los casos que la autoridad de investigación decidir por no investigar en virtud de no traer nuevos conocimientos para la seguridad operacional (utilizar mayúsculas y minúsculas).

Occurrence validation

Authority occ. closure

Nota:

Ejemplo de texto de clausura:

La operación en desacuerdo con las legislaciones aeronáuticas en vigor puede implicar niveles de seguridad por debajo de los mínimos aceptables establecidos por el Estado
XXXXXXXXXX.

El artículo XX establece que: "La autoridad de investigación podrá decidir por no proceder a la investigación de seguridad operacional o interrumpirla, si ya en marcha, en los casos en que se haya constatado un acto ilícito doloso relacionado con la causalidad siniestro y en que la investigación no traiga provecho a la prevención de nuevos accidentes o incidentes aeronáuticos, sin perjuicio de la comunicación a la autoridad policial competente.

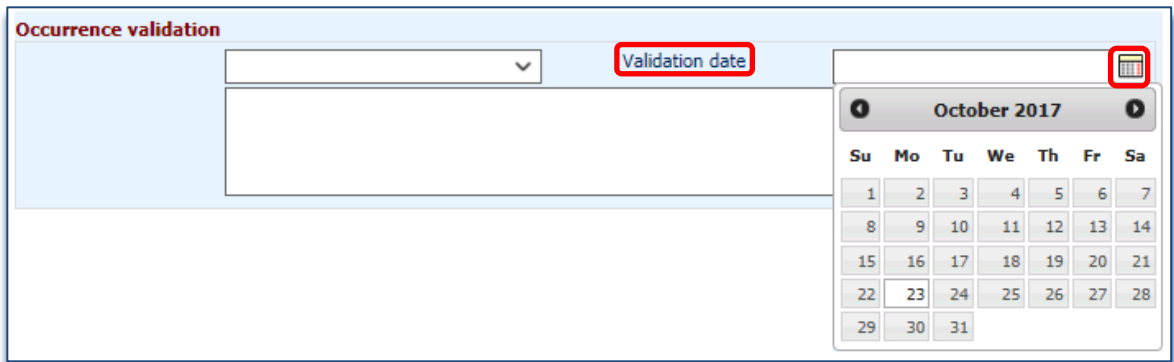
La Norma establecida por el Estado XXXX, donde trata acerca de las competencias de la Autoridad Aeronautica de Investigación de Accidentes dispone que: "Corresponderá a la Autoridad AIG, en cualquier momento, la interrupción de la investigación de una ocurrencia aeronáutica, cuando verifique la existencia de indicios de delito o que la misma se derivó de violación a cualquier legislación aeronáutica en vigor o que la investigación no traerá nuevos conocimientos para la prevención".

De acuerdo con la Legislación supra citada, los niveles mínimos de Seguridad definidos por el Estado son garantizados por medio del cumplimiento de los Anexos y Documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

Al dejar de cumplir los requisitos de Homologación / Certificación, se pueden crear condiciones inseguras latentes que deberán ser eliminadas o mitigadas por el cumplimiento de la propia reglamentación.

Así, se hace infructuoso cualquier intento de actuación, dentro de la esfera de competencia de la Autoridad AIG, ya que cualquier acción correctiva o recomendación de seguridad, derivadas del análisis de los factores que contribuyeron a la ocurrencia aeronáutica, recaen sobre la estricta observancia de los reglamentos ya establecidos.

- **Validation date** (Fecha de la validación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono de calendario para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.



Occurrence validation

Validation date

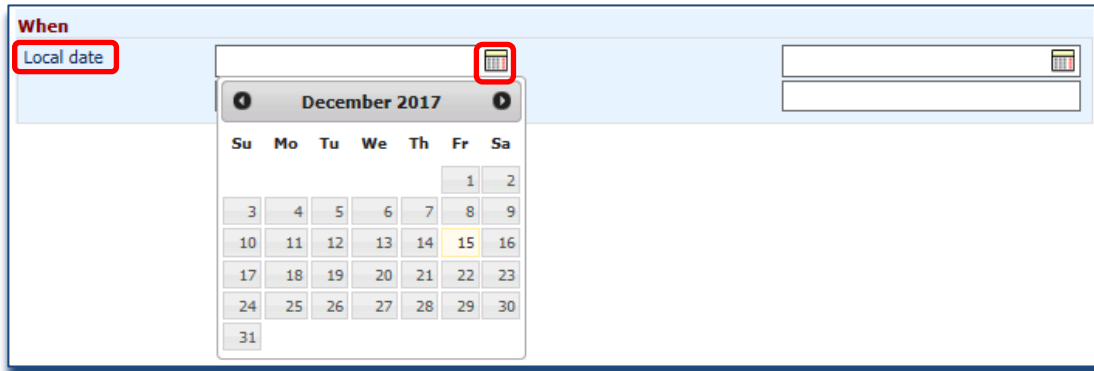
October 2017

Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

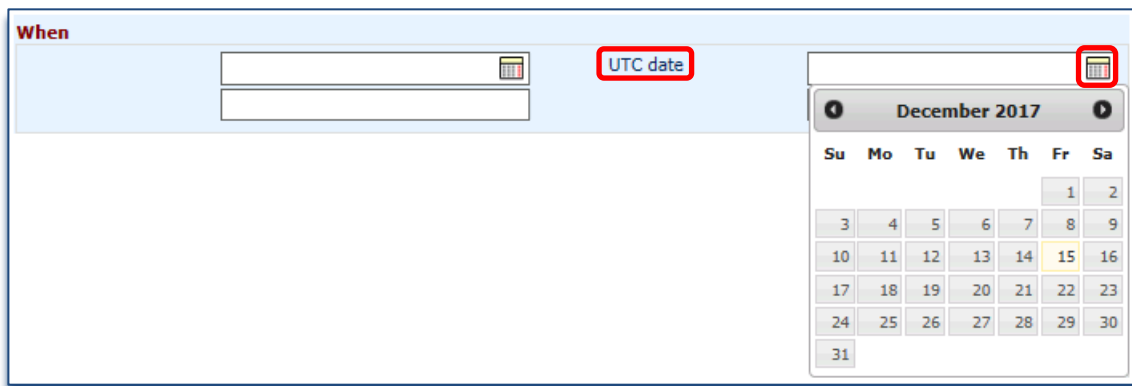


8.4. When – Cuándo

- **Local date** (Fecha local): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono en la parte derecha del campo para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.



- **UTC date** (Fecha UTC): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono en la parte derecha del campo para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.



Atención:

En virtud de la hora del suceso es posible que las fechas LOCAL y UTC tengan diferencias. Por ejemplo, un suceso ocurrido a las 23:30 del día **01/MAY** en Brasíla, vá a ser lanzado 01:30 del día **02/MAY** UTC.

- **Local Time** (Hora local): Campo con entrada manual. Insertar la hora local en el lugar de ocurrencia, utilizando el formato de 24 horas (p.ej.: 23:59). De acuerdo con la configuración de su computadora, el sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e inserir a informação “AM” ou “PM”.

The screenshot shows a light blue rectangular box titled "When" in red text at the top left. Inside the box, there are two columns of input fields. The left column has a red-bordered button labeled "Local time" positioned to the left of two stacked white input boxes. The right column also has two stacked white input boxes. Each of the four input boxes contains a small calendar icon in its top right corner.

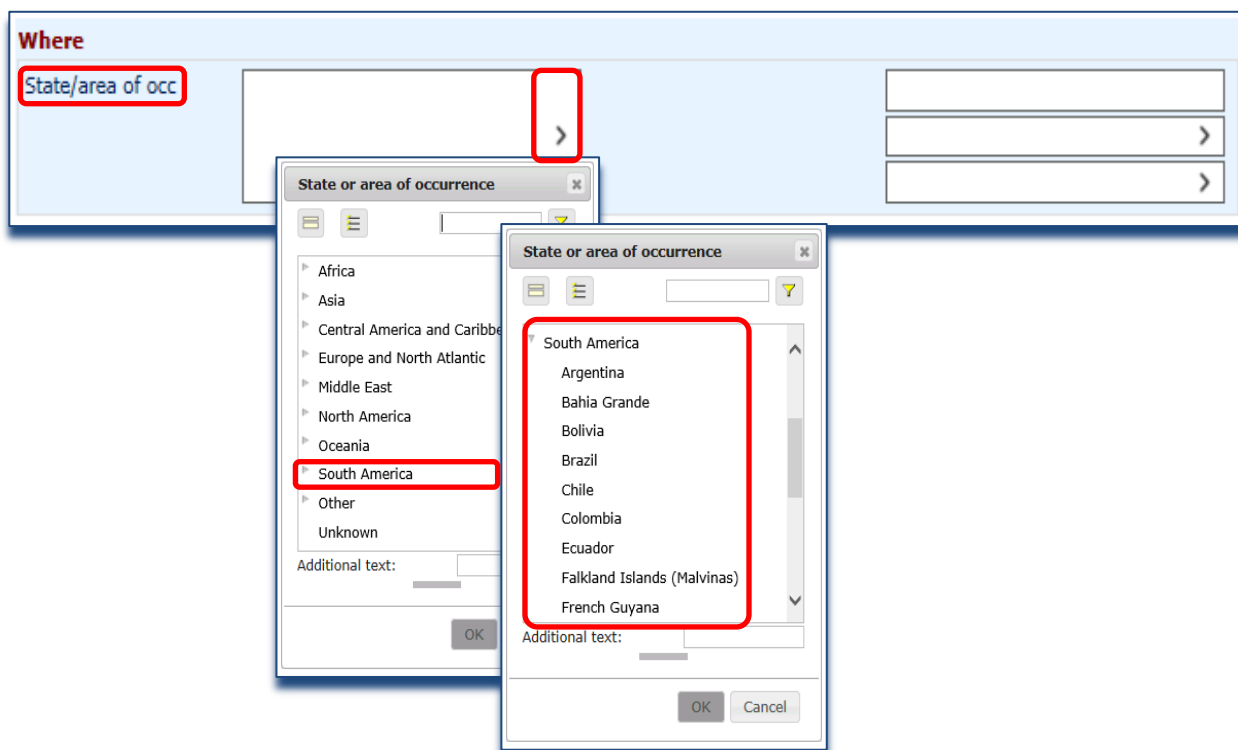
- **UTC Time** (Hora UTC): Campo con entrada manual. Insertar la hora UTC en el lugar de ocurrencia, utilizando el formato de 24 horas (p.ej.: 23:59). De acuerdo con la configuración de su computadora, el sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e inserir a informação “AM” ou “PM” aunque el horario UTC sea en formato 24 horas.

The screenshot shows a light blue rectangular box titled "When" in red text at the top left. Inside the box, there are two columns of input fields. The left column has two stacked white input boxes. The right column also has two stacked white input boxes. Each of the four input boxes contains a small calendar icon in its top right corner. A red-bordered button labeled "UTC time" is positioned between the two columns of input boxes.

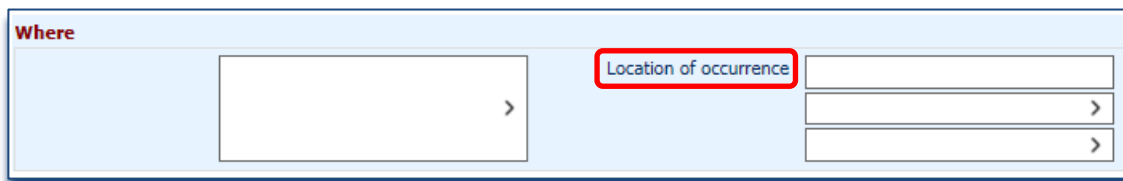
8.5. Where – Dónde

- **State/Area of occurrence** (Región y País de ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir inicialmente la región y posteriormente el Estado, según lo indicado abajo:

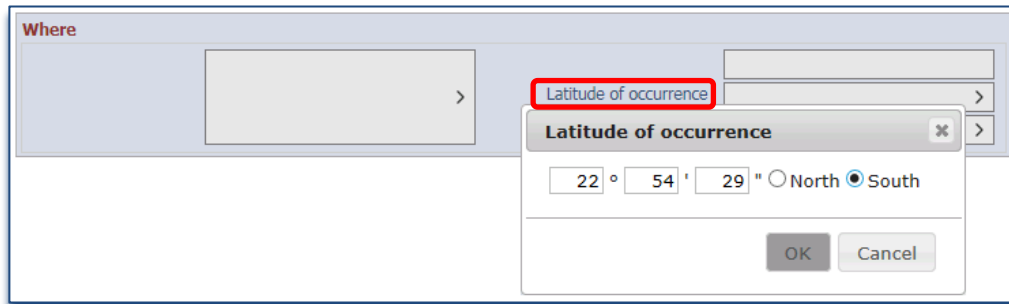
Ejemplo para un suceso ocurrido en Sudamerica:



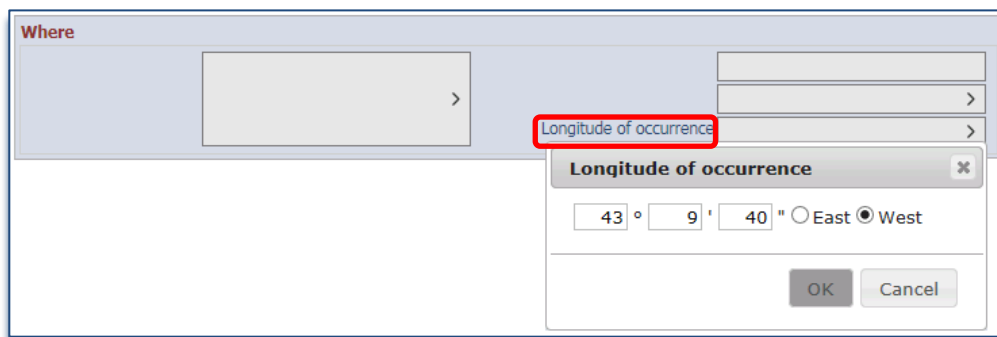
- **Location of occurrence** (Localización de la ocurrencia): Campo con entrada manual: insertar la localización de la ocurrencia (Ej.: Brasíla, DF, utilizar mayúsculas y minúsculas).



- **Latitude of occurrence** (Latitud de la ocurrencia): Campo con entrada manual (utilizar formato xx° yy' zz"; p.ej.: 22°54'29" Sul). Observar que el sistema ya viene pre definido para North (para sucesos en la region SAM tiene que cambiar para South).



- **Longitude of occurrence** (Longitud de la ocurrencia): Campo con entrada manual (utilizar formato xxx° yy' zz"; p.ej.: 43°9'40" Oeste). Observar que el sistema ya viene pre definido para East (para sucesos en la region SAM tiene que cambiar para West).



8.6. Severity – Severidad

- **Highest damage** (Mayor Daño): Insertar en esto campo el nivel más alto de daño sufrido por cualquier aeronave involucrada en la ocurrencia. Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el daño sufrido.



Severity

Highest damage

Destroyed
Substantial
Minor
None
Unknown

Nivel de severidad del daño.

Destroyed / Destruida - La aeronave fue destruida en el accidente. El daño sufrido por una aeronave en un accidente se considera "destruido" cuando los elementos estructurales principales y / o los sistemas están sustancialmente dañados en la medida en que no sería práctico devolver la aeronave las condiciones de aeronavegabilidad.

Nota:

Esto difiere de la definición de pérdida de casco que dice: El avión está dañado más allá de una reparación económica. Por lo tanto, la determinación de la "pérdida del casco" no es el resultado de una evaluación técnica sino que puede ser el resultado de una consideración económica.

Esta guía se refiere solo al daño asociado con un accidente de aviación, como se define en el Anexo 13 de la OACI.

Una clasificación de "destruido" generalmente se asocia con una pérdida del casco, lo que significa que la aeronave está dañada más allá de una reparación económica. Sin embargo, una aeronave puede repararse por otras razones, como el valor histórico. Por lo tanto, una determinación técnica de clasificación de daño destruida no debe verse afectada por la decisión del propietario / operador de reparar o reconstruir una aeronave accidentada.

Las ocurrencias donde el daño de la aeronave durante la operación de una aeronave, según el Anexo 13 de la OACI, se codifica como "destruido" se clasificarán como un "accidente".

Ejemplos

- Daños a un avión donde la estructura se deformó, se aplastó, se demolió, se corrompió, o consumido por el fuego a un cierto punto que la marca y el modelo no se distinguen sin tener en cuenta los documentos escritos, la placa de registro, o la insignia;
- o

- La mayoría de las partes estructurales se dañaron y se deben reemplazar o reparar; o
- Daño en la quilla que supera el Manual de reparación estructural (SRM); o
- Fuselaje roto en dos o más secciones, que excede el Manual de reparación estructural (SRM); o
- Daños en puntos múltiples que superan el Manual de reparación estructural (SRM); tales como: separación del motor, lo que daña la viga de la quilla o requiere una plataforma de referencia. Ala separada o rota. Empenage separado o roto.
- La estructura preliminar de la aeronave está sumergida en agua salada por 24 horas o más;

Una aeronave desaparecida o completamente inaccesible en el momento de la investigación debe considerarse "destruida" hasta que se determine lo contrario.

Substantial – Sustancial - El avión sufrió daños o fallas estructurales que:

- La adversidad afectó la resistencia estructural, el rendimiento o las características de vuelo de la aeronave y

- Normalmente requeriría una reparación mayor o el reemplazo del motor afectado, sus carenados o accesorios; o por daños limitados a palla de las hélices, puntas de ala, antenas, neumáticos, frenos, carenado, abolladuras pequeñas o perforaciones en el revestimiento del avión, OACI 13.

- Reparación mayor:

- Una reparación que, si se realiza de forma incorrecta, puede afectar el peso, el equilibrio, la resistencia estructural, el rendimiento, el funcionamiento del motor, las características del vuelo u otras cualidades que afecten a la aeronavegabilidad. O

- Una reparación que no se realiza de acuerdo con las prácticas aceptadas o que no se puede realizar mediante operaciones elementales.

Minor – Menor - La aeronave puede hacerse aeronavegable por medio de simples reparaciones o reemplazos y no es necesaria una inspección exhaustiva.

None – Ninguno - La aeronave no sufrió daños en la ocurrencia

Unknown – Desconocido - La extensión del daño que sufrió la aeronave en la ocurrencia no se conoce.

- **Injury level** (Nivel de las lesiones): Insertar en esto campo el nivel más alto de lesión sufrido por cualquier persona involucrada en la ocurrencia. Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la lesión sufrida.


The screenshot shows a form titled 'Severity'. The 'Injury level' field is highlighted with a red box. A red arrow points to the dropdown arrow of this field, which is open, showing a list of options: Fatal, Serious, Minor, None, and Unknown. Other dropdown menus are visible in the background.

Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – 4. Clasificación de las lesiones.

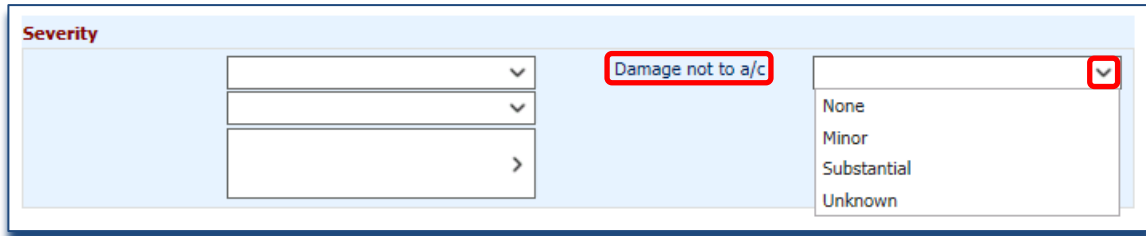
- **Third party damage** (Daños a terceros): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las posibilidades de los daños a terceros.

Atención:

Para todas las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría). En esto campo poner cualquier daño a la propiedad sufrido por terceros. Es decir, no poner para la aeronave involucrada en la ocurrencia. También debe poner la fuente principal del daño.

The screenshot shows the 'Severity' form with the 'Third party damage' field highlighted by a red box. A red arrow points to the dropdown arrow of this field, which is open. A dialog box titled 'Third party damage' is overlaid on the form. The dialog box contains a list of options: Yes - by rotor / propeller wash / jet blast, Yes - by vortex, Yes - by fire, Yes - by impact, Yes - by fuel / fluid leak, Yes - by dispersed cargo, Yes - by other, Yes - by unknown, No, and Unknown. There are navigation arrows and an 'OK' button at the bottom of the dialog box.

- **Damage not to a/c** (Daño en el aeródromo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el daño en el aeródromo. Daño a la propiedad de terceros (es decir, daño no a la aeronave) en el aeródromo.



Nota:

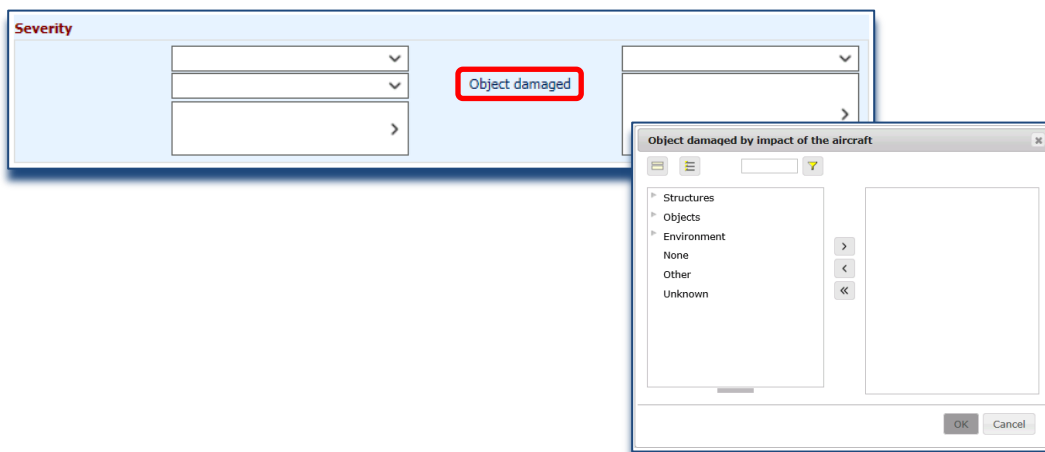
None – Ningún: No hubo daños al aeródromo

Minor – Menor: El daño al aeródromo fue menor.

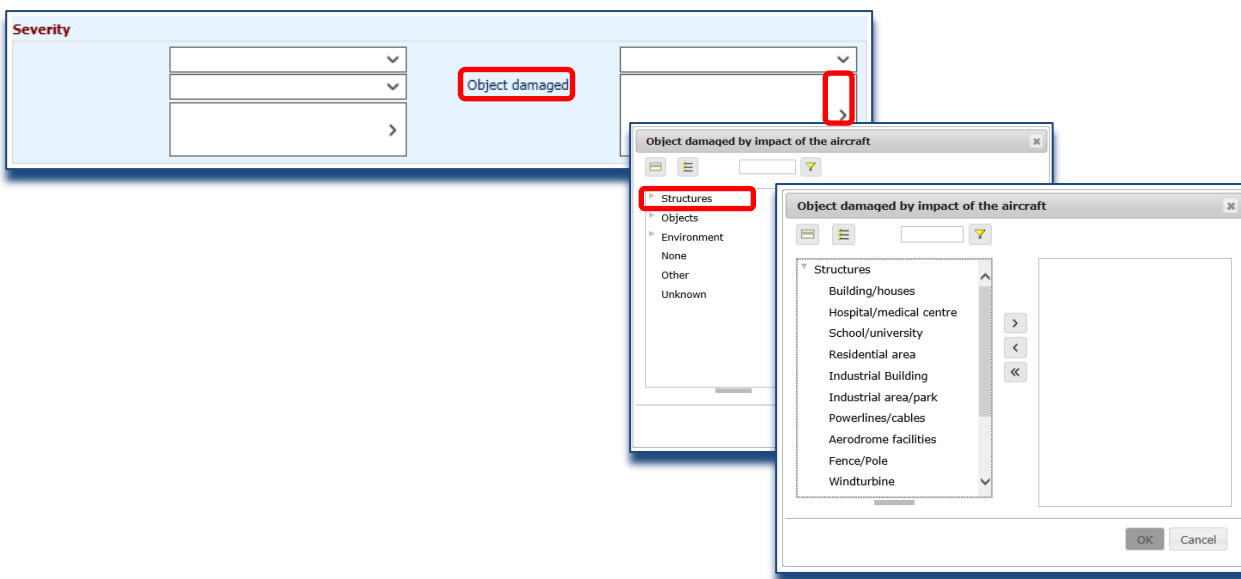
Substantial – Sustancial: El daño al aeródromo fue sustancial.

Unknown – Desconocido: El daño al aeródromo no se conoce.

- **Object damaged** (Objetos dañados): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir inicialmente los objetos dañados (estructuras, objetos, medio ambiente etc.) en el aeródromo y posteriormente insertar una mejor identificación de los daños existentes, según lo indicado abajo:



- **Structures** (Estructuras): Insertar las estructuras que fueron dañadas por el impacto.

**Nota:**

Building/houses (Building, houses, farms) – construcciones, casas, haciendas.

Hospital/medical centre – hospitales, centros medicos.

School/university (Educational institution school, university, kindergarten) - Escuela / universidad (Institución educativa escuela, universidad, jardín de infantes).

Residential area (Residential area, garden, street, golf-court, park) - Área residencial (área residencial, jardín, calle, campo de golf, parque).

Industrial building - Edificio industrial.

Industrial area/park - Zona industrial / parque.

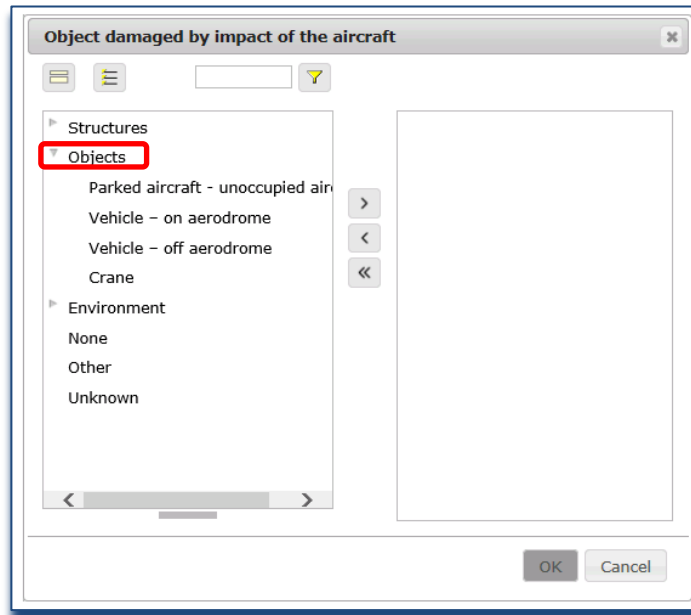
Powerlines/cables - Líneas eléctricas / cables.

Aerodrome facilities - Instalaciones de aeródromo.

Fence/Pole - Valla / poste.

Windturbine - Turbina eólica.

- **Objects** (Los objetos que no sean estructuras y que fueron dañados por impacto).



Nota:

Parked aircraft: Aeronave parquéeada – aeronave desocupada (un avión estacionado, sin ninguna persona a bordo, fue dañado por el impacto).

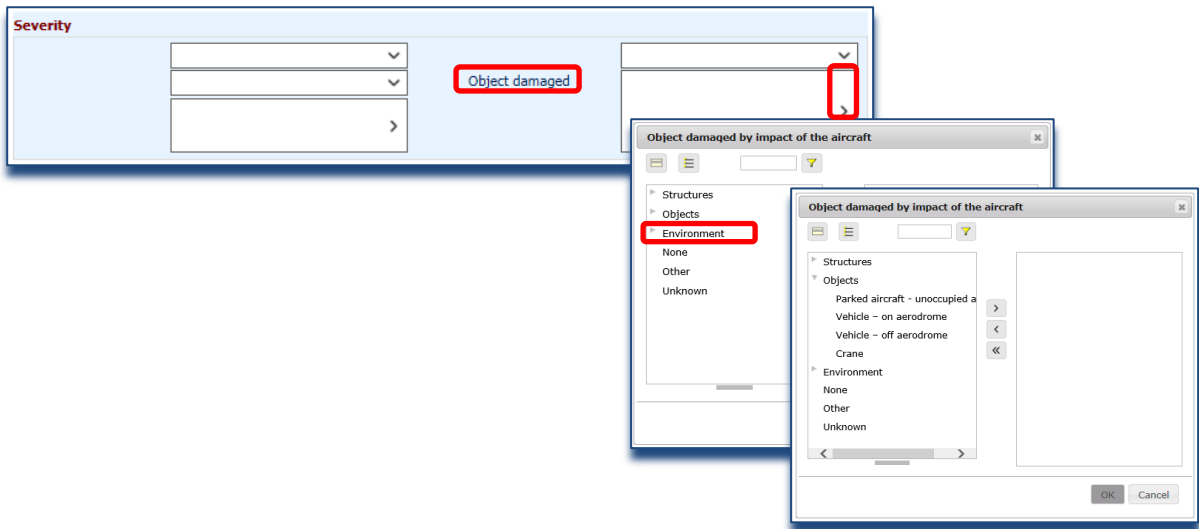
Vehicle – on aerodrome: Vehículo - en aeródromo (un tipo de vehículo, en el aeródromo / pista de aterrizaje, fue dañado por impacto. Para cubrir daños en otros vehículos, automóviles, bicicletas, etc.)

Vehicle – off aerodrome: Vehículo fuera del aeródromo (vehículo, fuera del aeródromo / pista de aterrizaje, que tenga sido dañado por el impacto).

Crane - Grúa



- **Environment** (Medio ambiente): Insertar cualquier daño ambiental resultante del impacto de la aeronave.



- **Crop/vegetation** - Cultivo / vegetación (para cubrir daños a los cultivos, por ejemplo, daño ambiental como resultado de fugas / derrames de líquidos de la aeronave).

- **None** – Ninguno
- **Other** – Otro
- **Unknown** - Desconocido

8.7. Classification - Clasificación

The screenshot shows a 'Classification' form with the following fields:

- Occurrence class: A text input field with a right-pointing arrow icon.
- Risk grade: A text input field with a right-pointing arrow icon.
- Risk confidence: A dropdown menu with a downward-pointing arrow icon.
- Occurrence categories: A text input field with a right-pointing arrow icon.
- Applicability SES perform: A dropdown menu with a downward-pointing arrow icon.

- **Occurrence Class** (Clasificación de la ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la clasificación de ocurrencia en la relación a su severidad.

This screenshot shows the 'Classification' form with the 'Occurrence class' dropdown menu open. The dropdown menu is highlighted with a red box, and the list of incident types is also highlighted with a red box. The list includes:

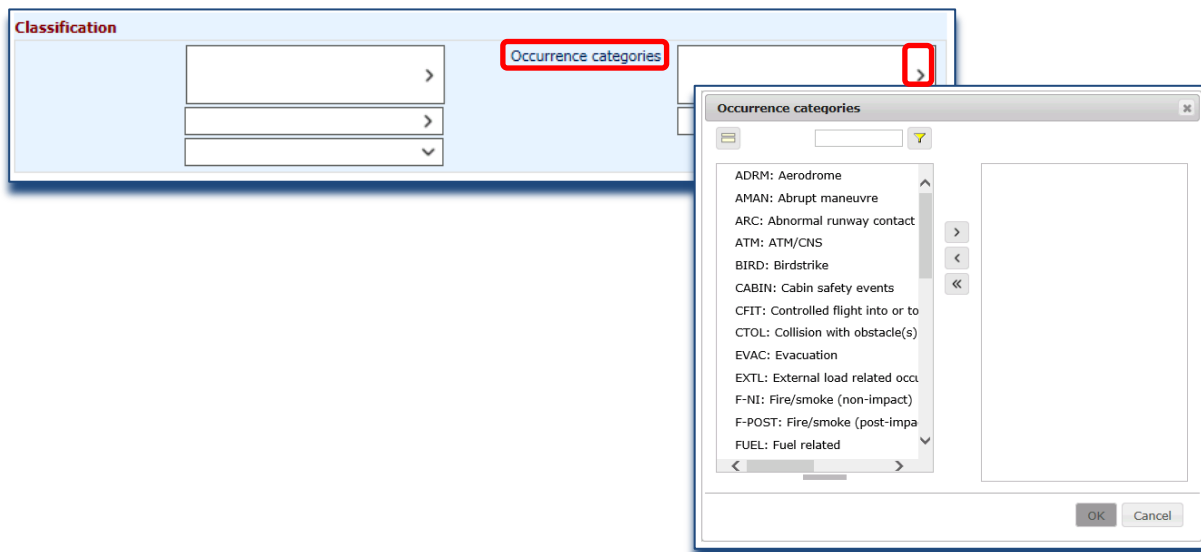
- Accident
- Serious incident
- Incident
- Major incident
- Significant incident
- Occurrence without safety effect
- Observation
- Occurrence with No Flight Intended
- Not determined

The dropdown menu also has an 'OK' button and a 'Cancel' button at the bottom.

Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – Clasificación de los sucesos y/o Clasificación del Incidente de Tránsito Aéreo

- **Occurrence categories** (Categorías de ocurrencias): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la categoría de ocurrencia en la relación a su severidad.

**Nota:**

Las categorías de ocurrencia desarrolladas por CAST / OACI Common Taxonomy Team (CICTT). Commercial Aviation Safety Team (CAST) y Organización de Aviación Civil Internacional. "Ocurrencia" se define como "accidente o incidente" a lo largo de esta taxonomía. En general, los accidentes e incidentes difieren solo en el grado de lesiones sufridas por las personas involucradas o en los daños sufridos por la aeronave. Cada categoría tiene un nombre único e identificador para permitir la codificación común en los sistemas de accidentes / incidentes, una definición de texto y notas de uso para aclarar aún más el diseño de la categoría, ya que permite la asociación de múltiples categorías con una ocurrencia. La codificación múltiple apoya el enfoque principal de CICTT - PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, en el que cada elemento pertinente debe ser investigado, registrado y analizado.

Atención:

Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – Tipos de Ocurrencia**.

Atención:

Posibilidad de poner más de una categoría. Especial atención debe ser dada a esto campo no permitiendo que se inserten categorías que sean excluyentes unas de otras.

Nota:

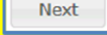
1. **ADRM:** Aerodrome - Aeródromo
2. **AMAN:** Abrupt manoeuvre - Maniobra abrupta
3. **ARC:** Abnormal runway contact - Contacto anormal con la pista
4. **ATM:** ATM/CNS - Gestión de tránsito aéreo (ATM) / Servicio de comunicación, navegación, o vigilancia (CNS)
5. **BIRD:** Birdstrike - Impacto con ave
6. **CABIN:** Cabin safety events - Seguridad en la cabina
7. **CFIT:** Controlled flight into or toward terrain – Impacto contra la superficie sin evidencia de pérdida de control
8. **CTOL:** Collision with obstacle(s) during take-off and landing - Colisión con obstáculo (s) durante el despegue o el aterrizaje
9. **EVAC:** Evacuation - Evacuación
10. **EXTL:** External load related occurrences – Eventos relacionados con carga externa
11. **F-NI:** Fire/smoke (non-impact) - Fuego/humo (sin impacto)
12. **F-POST:** Fire/smoke (post-impact) - Fuego/humo (pos-impacto)
13. **FUEL:** Fuel related – Relativo a combustible
14. **GCOL:** Ground Collision - Colisión en superficie
15. **GTOW:** Glider towing related events - Remolque de planeador
16. **ICE:** Icing - Formación de Hielo
17. **LALT:** Low altitude operational - Operación a baja altitud
18. **LOC-G:** Loss of control – ground - Pérdida de control en superficie
19. **LOC-I:** Loss of control – inflight - Pérdida de control en vuelo
20. **LOLI:** Loss of lifting conditions en-route - Pérdida de condiciones de sustentación en ruta
21. **MAC:** Aprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) midair collisions - Pérdida de separación / colisión en vuelo
22. **MED:** Medical - Medico
23. **NAV:** Navigation error – Error de navegación
24. **OTHR:** Other - Otros

25. **RAMP:** Ground Handling – Servicios de apoyo en suelo
26. **RE:** Runway excursión - Excursión de Pista
27. **RI:** Runway incursion – vehicle, aircraft or person - Incursión en la Pista
28. **SCF-NP:** System/component failure or malfunction (non-powerplant) - Falla o mal funcionamiento del sistema / componente (no motor)
29. **SCF-PP:** powerplant failure or malfunction - Fallo o mal funcionamiento del motor
30. **SEC:** Security related – Relacionado con la seguridad
31. **TURB:** Turbulence encounter – Encuentro con turbulencia
32. **UIMC:** Unintended flight in IMC – Vuelo no intencional en condiciones IMC
33. **UNK:** Unknown or undetermined – Desconocido o indeterminado
34. **USOS:** Undershoot/overshoot - Aterrizaje corto / excursión de pista
35. **WILD:** Collision Wildlife - Impacto con fauna
36. **WSTRW:** Windshear or thunderstorm - Cizalladura / Tormenta

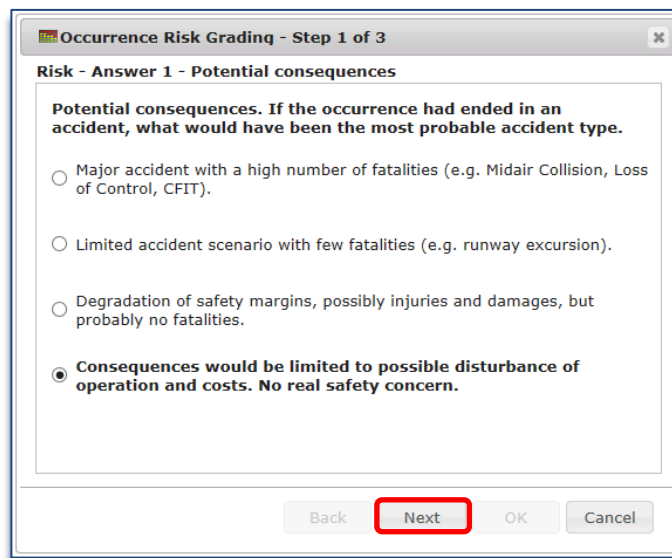
- **Risk Grade** (Grado de riesgo): Resultado del análisis de riesgo de la ocurrencia. Son tres (3) preguntas para determinar la Matriz de Riesgo asociada a la ocurrencia, (severidad por frecuencia).

The screenshot shows a form titled "Classification" with three dropdown menus. The first dropdown menu is labeled "Risk grade" and has a red box around it. The second dropdown menu has a red box around its arrow. The third dropdown menu is empty.

Atención:

Después de seleccionar una de las opciones de la pregunta 1, hacer un clic en  y automáticamente el sistema cambiará para la próxima pregunta, sucesivamente.

- Risk – Answer 1 Potential consequences (Primera respuesta – potencial consecuencias):



Atención:

Potential consequences. Consecuencias potenciales. Si la ocurrencia no terminó en un accidente, ¿cuál hubiera sido el tipo de accidente más probable?

Nota:

Major accident with a high number of fatalities (e.g. Midair Collision, Loss of Control, CFIT). Accidente grave con una gran cantidad de muertes (por ejemplo, colisión en el aire, pérdida de control, CFIT).

Limited accident scenario with few fatalities (e.g. runway excursion). Escenario de accidente limitado con pocas muertes (por ejemplo, una excursión de pista).

Degradation of safety margins, possibly injuries and damages, but probably no fatalities. Degradación de los márgenes de seguridad, posiblemente lesiones y daños, pero probablemente no haya víctimas mortales.

Consequences would be limited to possible disturbance of operation and costs. No real safety concern. Las consecuencias se limitarían a la posible alteración de la operación y los costos. Ninguna preocupación de seguridad real.



- Risk – Answer 2 Remaining defenses (Segunda respuesta - Defensas restantes):

Atención:

Remaining defenses - Defensas restantes: ¿Cuáles fueron las defensas restantes, que evitaron que esta ocurrencia venirse a convertirse en un accidente?

Nota:

No barriers left, this occurrence was an accident. *No quedan barreras, esta ocurrencia fue un accidente.*

Luck, or some basic condition (time of day, date, airport), the change of which would lead to a virtually sure accident, OR exceptional human performance (not trained). *Suerte, o alguna condición básica (hora del día, fecha, aeropuerto), cuyo cambio daría lugar a un accidente prácticamente seguro o un rendimiento excepcional humano (no entrenado).*

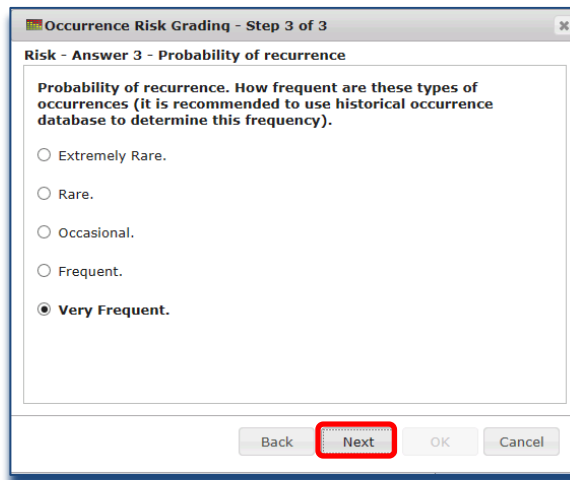
One or two barriers left, but they rely on correct human performance (e.g. TCAS, GPWS). *Queda una o dos barreras, pero se basan en el rendimiento humano correcto (por ejemplo, TCAS, GPWS).*

At least one hard protection was left (e.g. FBW stall protections). *Se dejó al menos una protección dura (por ejemplo, protecciones de puesto de FBW).*

Atención:

En caso de haber sido seleccionada la última opción de la cuestión anterior (Consequences would be limited to posible disturbance of operation and costs. No real safety concern), esta pregunta será automáticamente suprimida por el sistema, pasando directamente a la tercera pregunta.

- Risk – Answer 3 – Probability of recurrence (Tercera respuesta – probabilidad de recurrencia):



Atención:

Probability of recurrence. Probabilidad de recurrencia. Cuán frecuentes son estos tipos de recurrencias (se recomienda utilizar la base de datos de ocurrencias históricas para determinar esta frecuencia).

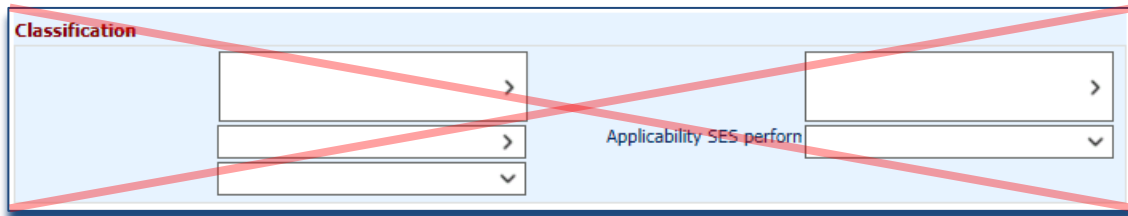
Probability - Probabilidad	
Grado	Descripción
<p>Extremely rare Extremadamente raro. La probabilidad de ocurrir es casi cero.</p>	<p>·Elemento individual = muy improbable que se puede asumir que no ocurrirá en un período de 5 años en la vida del sistema.</p> <p>·Flota o Inventario = muy improbable, pero puede ocurrir en un período de 5 años en la vida del sistema.</p> <p>·Piloto = muy improbable que se puede asumir que no ocurrirá en un período de 5 años en la carrera.</p>
<p>Rare Raro. Puede ocurrir, pero es improbable que ocurra.</p>	<p>Elemento individual = improbable, pero puede ocurrir en un período de 5 años en la vida del sistema.</p> <p>Flota o Inventario = improbable, pero puede ser esperado ocurrir en un período de 5 años en la vida del sistema.</p> <p>Piloto = improbable, pero puede ocurrir en un período de 5 años en la carrera.</p>

Probability - Probabilidad	
Grado	Descripción
Occasional Ocasional. Puede ocurrir al menos una vez.	Elemento individual = ocurrirá algunas veces en un período de 5 años en la vida del sistema. Flota o Inventario = ocurrirá algunas veces en un período de 5 años en la vida del sistema. Piloto = ocurrirá algunas veces en un período de 5 años en la carrera.
Frequent. Frecuente Puede ocurrir algunas veces.	Elemento individual = ocurrirá a menudo en un período de 5 años en la vida del sistema. Flota o Inventario = ocurrirá a menudo en un período de 5 años. Piloto = a menudo en un período de 5 años en la carrera.
Very frequent Muy Frecuente. Puede ocurrir varias veces.	Elemento individual = ocurrirá repetidamente en un período de 5 años en la vida del sistema. Flota o Inventario = ocurrirá repetidamente experimentado en un período de 5 años. Piloto = ocurrirá repetidamente en un período de 5 años en la carrera.

- Risk confidence

Atención:
 Aplicación en la Unión Europea. En la Región SAM no llenar.

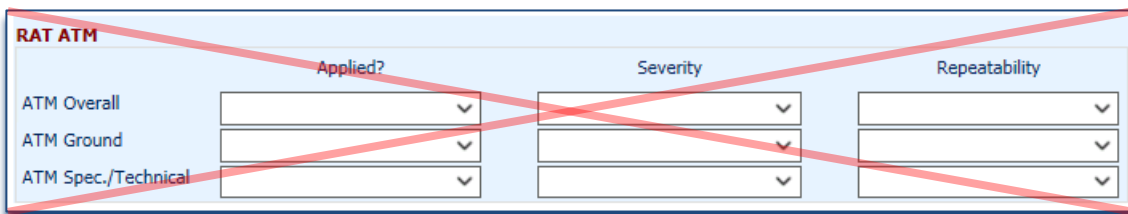
- Applicability SES



Información acerca de la aplicabilidad de la incidencia al régimen de rendimiento del SES de conformidad con el Reglamento (UE) N. 390/2013, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un plan de rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red.

Atención:
Aplicación en la Unión Europea. En la Región SAM no llenar.

8.8. RAT ATM



Atención:
Aplicación en la Unión Europea. En la Región SAM no llenar.



8.9. ATM relation – Relación con ATM

- **ATM contribution** (Contribución del ATM): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la contribución del ATM.

The screenshot shows a form titled "ATM relation". The "ATM contribution" field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing four options: "Directly involved", "Indirectly involved", "None", and "Unknown". The dropdown arrow is also highlighted with a red box.

Nota:

Información acerca de si, y en qué medida, a juicio de los investigadores, la gestión del tránsito aéreo contribuyó a la ocurrencia.

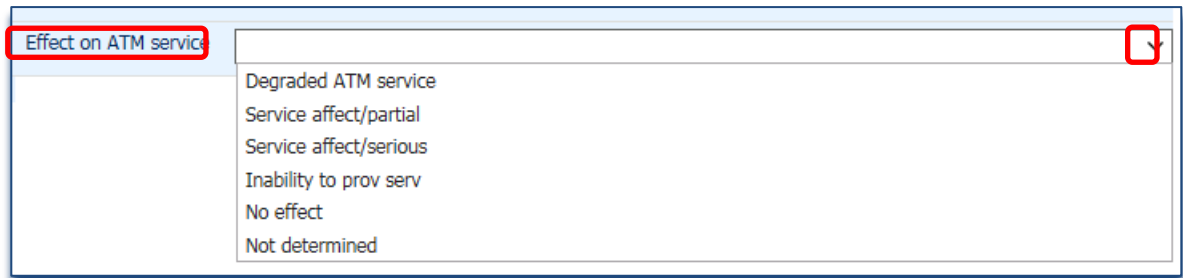
Directly involved - Directamente involucrado: La acción de gestión del tránsito aéreo estuvo directamente involucrada. Al menos un elemento de evento de ATM estaba en una cadena causal de eventos que condujo a un incidente o accidente. Sin ese evento ATM la ocurrencia no habría sucedido.

Indirectly involved - Indirectamente involucrado: La acción de gestión del tránsito aéreo estuvo involucrada indirectamente. Ningún elemento de evento ATM estaba en la cadena de eventos causantes de un incidente o accidente, pero al menos un evento ATM tenía el potencial de aumentar el nivel de riesgo en la ocurrencia encontrada por la aeronave. Sin dicho evento de ATM, se considera que la ocurrencia aún podría haber sucedido.

None – Ninguno

Unknown – Desconocido: Se desconoce el alcance de cualquier contribución de la gestión del tránsito aéreo.

- **Effect on ATM service** (Efecto en el servicio ATM): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el efecto en el servicio.



Effect on ATM service	
	Degraded ATM service
	Service affect/partial
	Service affect/serious
	Inability to prov serv
	No effect
	Not determined

Nota:

Degraded ATM service - Servicio ATM degradado: fue degradado el servicio de ATM mientras aún funcionaba completamente. Incidente relacionado con una circunstancia que indique que pudo haber ocurrido una incapacidad mayor total, grave o parcial para proporcionar servicios ATM seguros y no degradados, si el riesgo no había sido administrado / controlado por personal ATS dentro de los requisitos reglamentarios de seguridad, incluso si esto implicó limitaciones en el disposiciones de los servicios ATM.

Service affect/partial - Servicio afectado / parcial: fue afectada la capacidad de prestar el servicio, de forma moderada: un evento asociado con la incapacidad repentina y parcial para proporcionar Servicios de ATM de acuerdo con los requisitos reglamentarios de seguridad aplicables. Ejemplos: Incapacidad para mantener un servicio ATM seguro dentro de uno o más sectores del espacio aéreo sin previo aviso y de forma significativa, y se le proporcionó menos información de la requerida para las operaciones normales. Se impusieron limitaciones a los servicios ATM y / o continuidad de medidas de separación para compensar las funciones deterioradas pero el riesgo o la separación segura de infracción fue alto y se produjeron / pudieron haber ocurrido pérdidas de separación múltiples hasta que se redujeron los niveles de tráfico.

Service affect/serious - Servicio afectado / serio. Fue afectada la capacidad de prestar el servicio, con seriedad: una ocurrencia asociada con la incapacidad total y repentina para proporcionar servicios ATM de acuerdo con los requisitos reglamentarios de seguridad aplicables. Implica una circunstancia que indica que la capacidad de proporcionar servicios ATM está seriamente comprometida y tiene el potencial de

afectar muchas operaciones seguras de aeronaves durante un período de tiempo significativo.

Inability to prov serv - Incapacidad para proveer servicio: una incapacidad total para proporcionar un servicio de ATM seguro. Una ocurrencia asociada con la incapacidad total para proporcionar Servicios ATM de acuerdo con los requisitos regulatorios de seguridad aplicables, donde: - Hay un servicio ATM totalmente dañado o información precaria proporcionada al personal ATS. Ejemplo: incapacidad repentina para proporcionar cualquier grado de servicio ATM seguro dentro de varios sectores del espacio aéreo sin previo aviso y durante un período de tiempo significativo. No se puede aplicar ninguna medida de restricción. ATCO pierde totalmente su habilidad.

No effect – Sin efecto

Not determined – no determinado

8.10. Injury Totals - Totales de lesiones

Campo con entrada manual. Insertar el número de personas que tuvieron lesiones a bordo.

Injury totals						
	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown	Total
Total on ground	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Total on aircraft	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Grand total						

Nota:

Total on ground (Totales de lesiones no suelo): **Fatal** - Fatal / **Serious** - Grave / **Minor** – Pequeño / **None** – Ninguno / **Unknown** - Desconocido/ Total.

Total on aircraft (Totales de lesiones en la aeronave): **Fatal** - Fatal / **Serious** - Grave / **Minor** – Pequeño / **None** – Ninguno / **Unknown** - Desconocido/ Total.

Grand total – campo automático. Después de inserido los campos arriba, automáticamente el Sistema hará la suma.

Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía) – 4. Clasificación de las lesiones.

Atención:

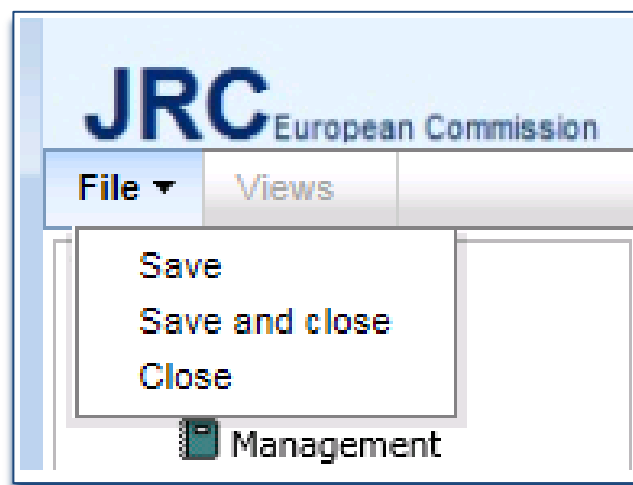
Verificar en “**Grand total**” si la cantidad de personas es compatible con las lesiones ocurridas. Es común haber errores en el ingreso de estos datos permitiendo la duplicación de informaciones.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

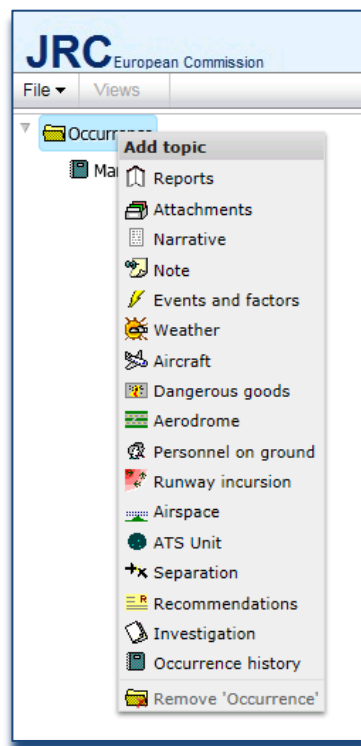
Caso de hacer la opción por solo “**Close** – cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9 Añadir tópicos

- Campo que permite agregar más informaciones: Hacer un clic en botón derecho del mouse > Occurrence > Add Topic. Al hacer esto abrirá una ventana donde se podrá elegir el tópico que desea añadir (Reports; Attachments; Narrative; Note; Events and factors; Weather; Aircraft; Dangerous Goods; Aerodrome; Personnel on ground; Runway incursion; Airspace; ATS Unit; Separation; Recommendations; Investigation; Occurrence history).

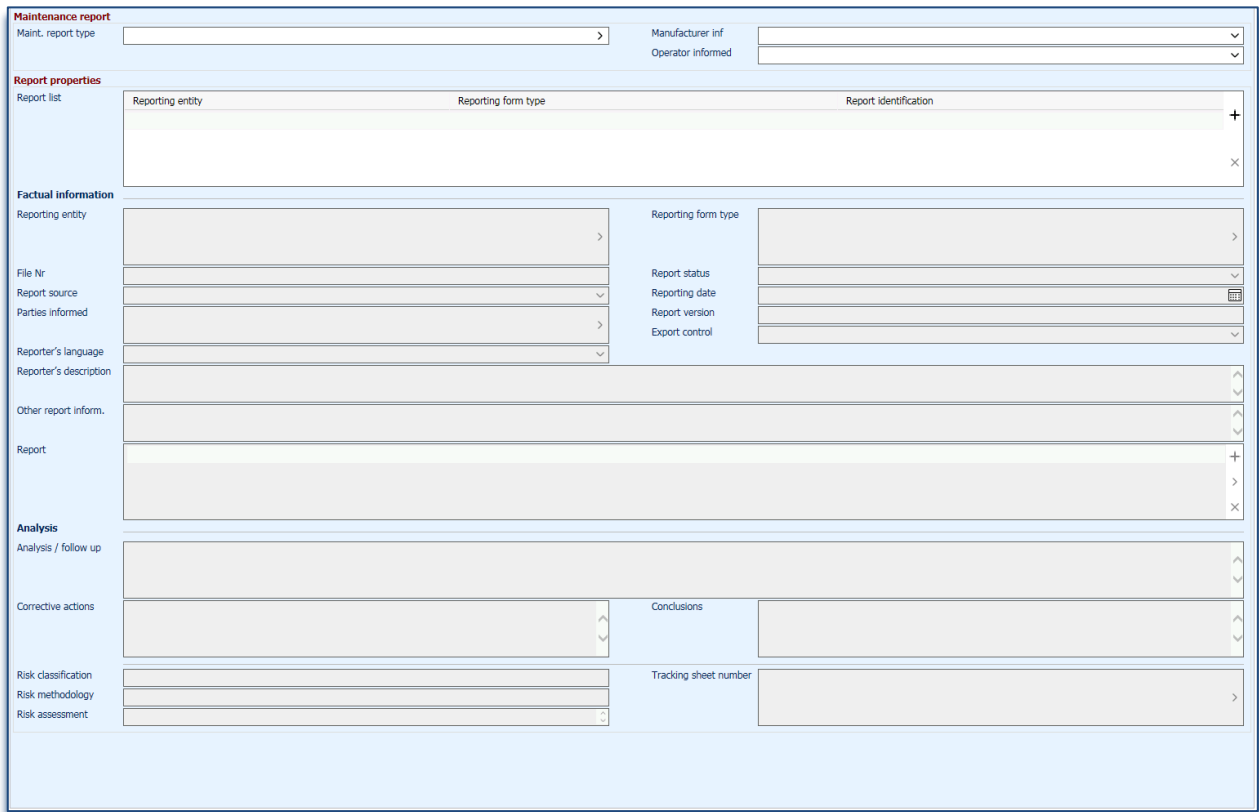


RECOMENDACIÓN:

Antes de seguir para las próximas carpetas de datos, es recomendable salvar los datos inseridos en el sistema.

Para salvar clic en el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando la opción **Save** – Salvar.

9.1. Reports – Informes

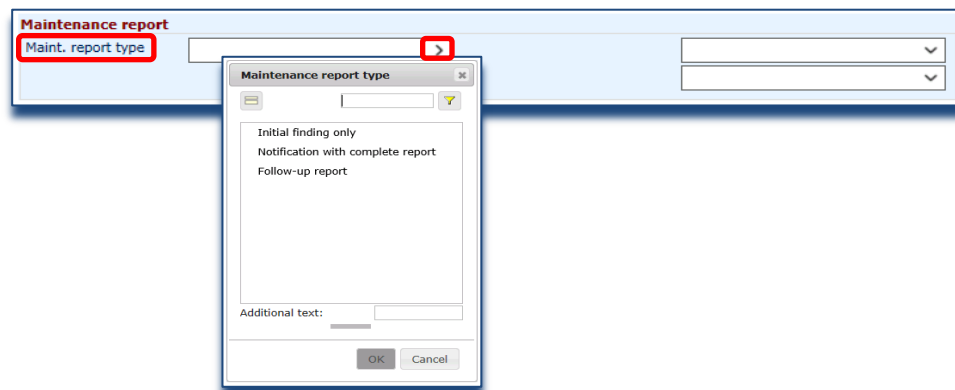


The screenshot shows a complex web form titled "Maintenance report". It is organized into several sections:

- Maintenance report:** Contains a dropdown menu for "Maint. report type" and two dropdown menus for "Manufacturer inf" and "Operator informed".
- Report properties:** A table with columns for "Report list", "Reporting entity", "Reporting form type", and "Report identification".
- Factual information:** A grid of input fields for "Reporting entity", "Reporting form type", "File Nr", "Report source", "Parties informed", "Reporter's language", "Reporter's description", "Other report inform.", and "Report".
- Analysis:** Includes fields for "Analysis / follow up", "Corrective actions", "Conclusions", "Risk classification", "Risk methodology", "Risk assessment", and "Tracking sheet number".

9.1.1. Maintenance report - Informe de mantenimiento

- **Maint. Report type** (Tipo de informe de mantenimiento): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el tipo de informe de mantenimiento.



**Nota:**

Initial finding only - Solo hallazgo inicial: el tipo de informe de mantenimiento fue solo un hallazgo inicial. Este informe es la primera notificación de la ocurrencia. Se requiere un informe de seguimiento.

Notification with complete report - Notificación con informe completo: La investigación de la incidencia ya se ha completado. El informe de la investigación se puede adjuntar al formulario de informe.

Follow-up report - Informe de seguimiento: este informe es un seguimiento de una notificación anterior.

- **Manufacturer inf** (¿Fabricante informado?): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** - Si / **No** – No / **Unknown** – Desconocido.
Información para indicar si el fabricante de la aeronave ha sido informado o no.

The screenshot shows a form titled "Maintenance report" with a search field and a dropdown menu. The dropdown menu is open, showing the options "Yes", "No", and "Unknown". The dropdown menu is highlighted with a red box, and the text "Manufacturer inf" is also highlighted with a red box.

- **Operator informed** (¿Operador informado?): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** - Si / **No** – No / **Unknown** – Desconocido.
Información para indicar si el operador de la aeronave ha sido informado o no.

The screenshot shows a form titled "Maintenance report" with a search field and a dropdown menu. The dropdown menu is open, showing the options "Yes", "No", and "Unknown". The dropdown menu is highlighted with a red box, and the text "Operator informed" is also highlighted with a red box.

9.1.2. Report properties – Propiedades del reporte

- Report list (Histórico del reporte):

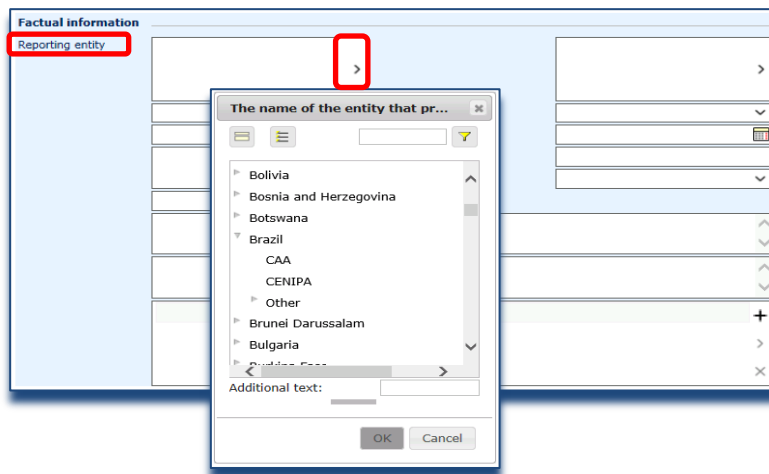
Atención:
Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en “+” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

Reporting entity	Reporting form type	Report identification

Factual information – Información factual

Reporting entity	<input type="text"/>	Reporting form type	<input type="text"/>
File Nr	<input type="text"/>	Report status	<input type="text"/>
Report source	<input type="text"/>	Reporting date	<input type="text"/>
Parties informed	<input type="text"/>	Report version	<input type="text"/>
Reporter's language	<input type="text"/>	Export control	<input type="text"/>
Reporter's description	<input type="text"/>		
Other report inform.	<input type="text"/>		
Report	<input type="text"/>		

- **Reporting entity** (Entidad u organización que está reportando): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los órganos habilitados al ingreso de datos en los Estados.



Entidad responsable, según organismos pre-registrados, a saber:

<i>Argentina:</i>	CAA	JIAAC	Other
<i>Bolivia:</i>	CAA	AIB	Other
<i>Brazil:</i>	CAA	CENIPA	Other
<i>Chile</i>	CAA	DPA	Other
<i>Colombia</i>	CAA	AIB	Other
<i>Ecuador</i>	CAA	AIB	Other
<i>Guiana</i>	CAA	AIB	Other
<i>Panamá</i>	CAA	AIB	Other
<i>Paraguay</i>	CAA	AIB	Other
<i>Peru</i>	CAA	AIB	Other
<i>Suriname</i>	CAA	AIB	Other
<i>Uruguay</i>	CAA	AIB	Other
<i>Venezuela</i>	CAA	AIB	Other

En otros, tenemos la posibilidad de insertar estos responsables:

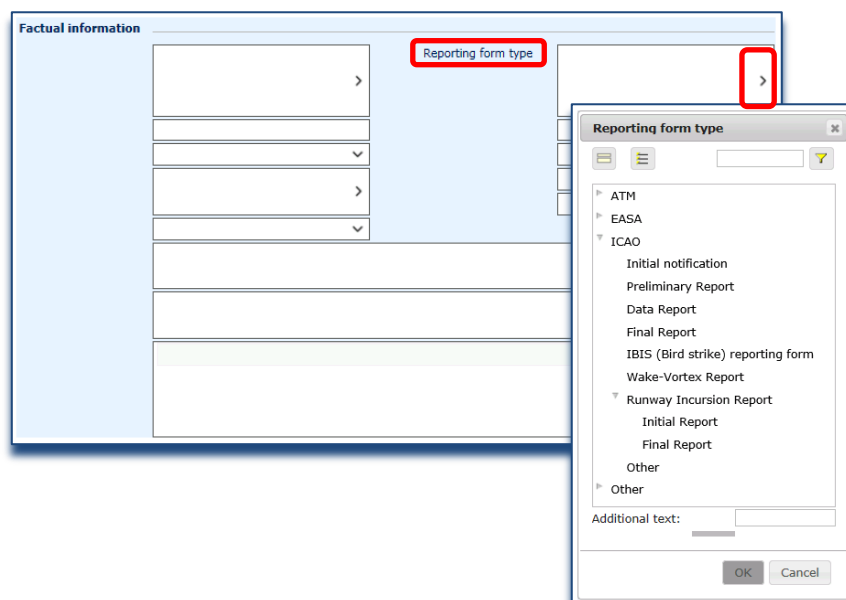
- Production organisation - Organización de producción

- Flight Crew Training Organisation - Organización de Entrenamiento de Tripulación de Vuelo
- Flight Information Service Provider - Proveedor de servicios de información de vuelo
- Continuous Airworthiness Monitoring Organisation - Organización de monitoreo continuo de aeronavegabilidad
- Ground handling organisation - Organización de apoyo de tierra
- Individuals - Personal
- Design organisation - Organización del diseño
- Aerodrome operator - Operador de aeródromo
- ATM equipment maintenance organisation - Organización de mantenimiento de equipos ATM
- Air Navigation Service Provider - Proveedor de servicios de navegación aérea
- Apron Management Service Provider - Proveedor de servicio de gestión de delantal
- Maintenance organisation - Organización de mantenimiento
- Aircraft operator - Operador de aeronaves

Atención:

Los organismos existentes en OTROS solamente deberán ser utilizados para lanzamientos de notificaciones hechas por todos los demás órganos pertenecientes al sistema aeronáutico (ej.: informes voluntarios).

- Reporting form type (Tipo de formulario y reporte específico - OACI/EASA/ATM/OTHER): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de formularios específicos.



The screenshot shows a software interface with a 'Factual information' form. A field labeled 'Reporting form type' is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing a list of reporting form types. The list includes:

- ATM
- EASA
- ICAO
 - Initial notification
 - Preliminary Report
 - Data Report
 - Final Report
 - IBIS (Bird strike) reporting form
 - Wake-Vortex Report
- Runway Incursion Report
 - Initial Report
 - Final Report
- Other
- Other

At the bottom of the dropdown menu, there is an 'Additional text:' field and 'OK' and 'Cancel' buttons.

**Nota:**

En la Región SAM utilizar solamente: OACI (**Initial notification, Preliminary Report, Data Report, Final Report, IBIS-Bird Strike reporting form, Wake-vortex report, Runway Incursion Report, Other**).

ICAO**Initial notification - Notificación inicial** (Capítulo 4 del Anexo 13).

Anexo 13, Capítulo 4, Norma 4.2: Formato y contenido de la notificación inicial:

4.2 La notificación se hará en lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la información siguiente, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

- a) en el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID, en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura INCID;
- b) fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y de matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e) fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente grave;
- f) último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- g) posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- h) número de tripulantes y pasajeros: a bordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- i) lo que sepa sobre la descripción del accidente o incidente grave, y los daños que presente la aeronave;
- j) indicación del alcance que dará a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;
- k) características físicas del lugar del accidente o incidente grave, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l) identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado y la autoridad de investigación de accidentes del Estado del suceso; y
- m) presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

Nota 1.— La abreviatura de cuatro letras “YLYX”, junto con un indicador de lugar de 4 letras de la OACI, forman el indicador de destinatario de ocho letras para los mensajes enviados por la AFTN a las autoridades que se ocupan de las investigaciones de accidentes e incidentes graves de aviación. El indicador de destinatario no puede usarse cuando los mensajes se cursan por el servicio público de telecomunicaciones, debiendo sustituirlo por la dirección postal o telegráfica.

Los indicadores de destinatario, de 8 letras, y las correspondientes direcciones postal y telegráfica, cuando han sido comunicadas a la OACI, figuran en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc 8585).

Nota 2.— El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I — Organización y planificación (Doc 9756) contiene texto de orientación que se refiere a la preparación de los mensajes de notificación y a los arreglos que han de concertarse para su pronta entrega al destinatario.

Preliminary Report - Informe Preliminar de ADREP: información fáctica preliminar sobre la ocurrencia, que incluye una secuencia inicial de eventos, una breve narrativa así como información objetiva sobre el tiempo, la ubicación de la ocurrencia y los detalles sobre la aeronave y su operación involucrada.

Data Report- Informe ADREP DATA: la información completa sobre la ocurrencia, incluida la información de fondo relevante, la secuencia de eventos con factores, la narrativa y la información sobre la recomendación de seguridad hecha en conjunto con la ocurrencia.

Final Report - Informe final textual de la ocurrencia: Ver el formato del Informe final en el Anexo 13.

Nota: Esto se ingresará si se cuenta con ese Informe final.

IBIS-Bird Strike reporting form - Formulario de notificación IBIS - BIRDSTRIKE (choque con aves): formulario de la OACI para informar los choques con aves.

Wake-vortex report - Formulario de informe de Wake-Vortex



Informe de incursión en la pista

Informe inicial de la incursión en la pista

Informe final de la incursión en la pista

Other - Otro

Otros formularios de OACI

- **File Nr** (Número del Archivo): Campo con entrada manual. Insertar el número del archivo que se asigna, a criterio de la entidad. (ej.: clasificación de la ocurrencia / número de la ocurrencia / prefijo de la aeronave / año - ICD 204 BR-ALP 1986).

Nota:

En este campo, se debe utilizar las siguientes siglas:

ACD – Accidente

IG – Incidente grave

ICD – Incidente

OSV – Ocurrencia sin intención de vuelo

ATS	{	ICM – Incidente mayor (ATS)
		ICS – Incidente significativo (ATS)
		OTS – Ocurrencia de tránsito aéreo sin afectar la seguridad (ATS)

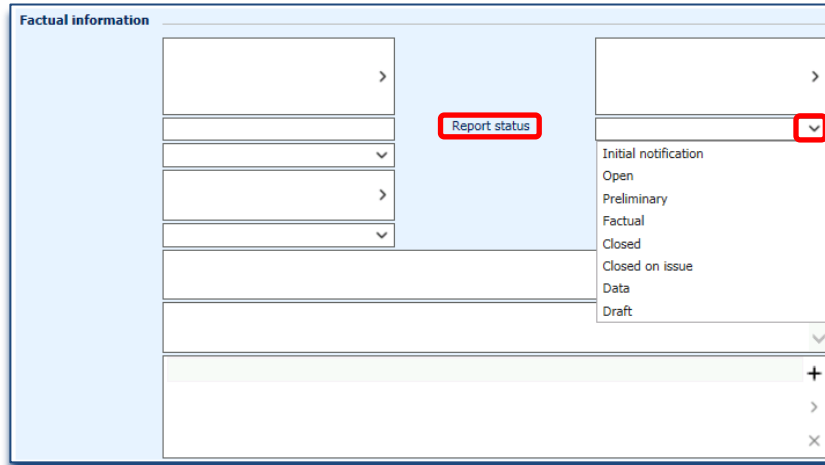
BST – Birdstrike

RVO – Reporte voluntario

ROB – Reporte obligatorio

OTR – Otros

- **Report status** (Estado del reporte): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las condiciones actuales del informe.



The screenshot shows a web form titled "Factual information". It contains several input fields and dropdown menus. A red box highlights the "Report status" dropdown menu, which is open, showing a list of options: "Initial notification", "Open", "Preliminary", "Factual", "Closed", "Closed on issue", "Data", and "Draft". The "Factual" option is currently selected. The form also includes a "+" sign for adding more information and an "X" for closing the form.

Nota:

Initial Notification - Notificación inicial. El registro se basa en, o contiene información correspondiente al nivel de información en la notificación inicial de un accidente o incidente provisto de acuerdo con OACI Anexo 13, capítulo 4 Formato y contenido: la notificación debe ser en lenguaje sencillo y contener la mayor parte de la siguiente información disponible, pero su envío no se retrasará debido a la falta de información completa: a) para accidentes, la abreviatura de identificación ACCID, para incidentes graves INCID; b) fabricante, modelo, nacionalidad y marcas de registro, y número de serie de la aeronave c) nombre del propietario, operador y arrendatario, en su caso, de la aeronave; d) nombre del piloto al mando, y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros; e) fecha y hora (hora local o UTC) del accidente o incidente grave; último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave; posicionar la aeronave con referencia a un punto geográfico y latitud y longitud fácilmente definidos; h) número de tripulantes y pasajeros a bordo, muertos y heridos graves: otros, muertos y heridos graves: descripción del accidente o incidente grave y la extensión de los daños a la aeronave, por lo que se sabe. Indica la medida en que medida la investigación ser conducido o propuesto para ser delegado por las características físicas del Estado de ocurrencia del accidente o área de incidente grave, así como una indicación de dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar a la identificación del sitio de la autoridad de origen y los medios para contactar al investigador en carga y la autoridad de



investigación de accidentes del Estado de ocurrencia en cualquier momento; y m presencia y descripción de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave

Open (Abierto): Solo se ha recibido información inicial. Más puede seguir. Se recibió cierta información, pero el nivel de información recibida no correspondía al nivel esperado en una notificación o similar. Se espera que se reciba más información a su debido tiempo que puede mejorar la información y actualizar el estado. Nota: para OACI, este estado indica un informe de ocurrencia no oficial.

Preliminary (Preliminar): Informe Preliminar: la comunicación utilizada para la rápida difusión de los datos obtenidos en las primeras etapas de la investigación. Anexo 13 de OACI. A nivel de un estado, este estado indicaría que hay suficiente información disponible para completar un informe preliminar. Se espera más a su debido tiempo, una vez que se haya completado una investigación

Factual (Hecho): Fático listo para la codificación: el manejo de la incidencia por la autoridad competente aún no se ha completado, pero hay suficiente información disponible para analizar y codificar la ocurrencia. El manejo de la ocurrencia por parte de la autoridad competente aún no se ha completado, pero hay información suficiente disponible para analizar y codificar la ocurrencia

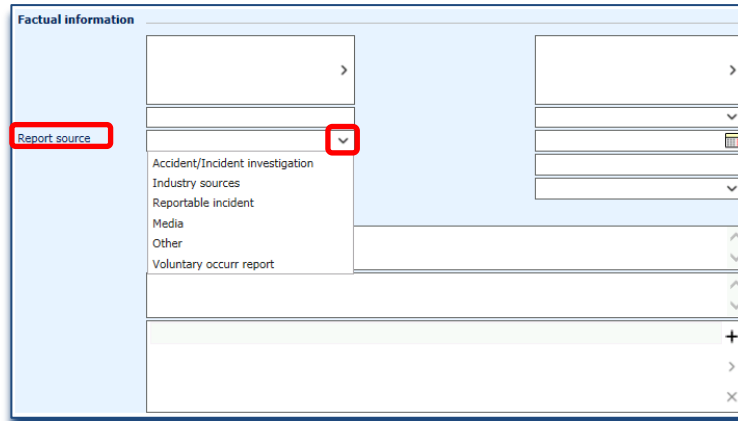
Closed (Cerrado): No se espera que se reciba más información acerca de la ocurrencia y no se contemplan otras medidas con respecto a la ocurrencia

Closed on issue (Cerrado el tema): Informe cerrado por la organización informante al finalizar su emisión

Data (Informe de datos): Un informe que contiene la información factual obtenida en la investigación, así como los factores derivados del análisis y las recomendaciones de seguridad, si corresponde. Este es el informe que se debe completar según el Anexo 13. A nivel nacional, este Estado implicaría que la investigación se ha completado y que todos los datos relevantes se han transcrito a la base de datos. No se contemplan más acciones

Draft (Borrador): Una vez redactado el Informe, hay un período de 60 días en el que los Estados extranjeros pueden comentar antes de que se publique el informe final.

- **Report Source** (Fuente da información del reporte): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las fuentes de informaciones del informe.

**Nota:**

Accident/incident investigation: Fuente del reporte obtenida de la investigación.

Industry source: Fuente del reporte obtenida de la industria, a veces anónima.

Reportable incident: Cuando se obtiene en virtud de legislación / normas.

Media: Fuente del reporte obtenida por medio de la mídia, internet u otros medios de publicidade disponibles.

Other: Otras fuentes.

Voluntary occurr report: Reporte voluntario de terceros.



- **Reporting date** (Fecha del reporte): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono de calendario para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.

The screenshot shows a form titled "Factual information" with several input fields. The field labeled "Reporting date" is highlighted with a red box. To its right, a calendar icon is also highlighted with a red box. The calendar is open, showing the month of October 2017 with days of the week (Su, Mo, Tu, We, Th, Fr, Sa) and dates (1-31).

- **Parties informed** (Partes informadas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar los participantes informados. Este campo es muy importante para obtenerse informaciones acerca de la participación efectiva de las partes en la investigación.

The screenshot shows the "Factual information" form with the "Parties informed" field highlighted by a red box. A dropdown arrow next to the field is also highlighted with a red box. A dialog box titled "Parties informed" is open, displaying a list of roles: State of Registry, State of Operator, State of Occurrence, Design Approval Holder, Aerodrome, ANSP, Operator, Owner, CAMO, Competent Authority, Safety Investigation Authority, and Other. The dialog box includes an "Additional text:" field and "OK" and "Cancel" buttons.

Nota:

State of registry - Estado del registro de la aeronave.

State of Operator - Estado que concede el certificado al operador de vuelo

State of Occurrence - Estado donde se produjo el suceso (zona geográfica).

Design Approval Holder - Organización responsable del diseño / certificado del producto de aviación (aeronave, motor, hélice o equipo)

Aerodrome - Aeródromo donde ocurrió la ocurrencia o que fue afectado

ANSP - Proveedor de servicios de navegación aérea - que controla la aeronave en el momento de la ocurrencia o que de otra manera estaba involucrado o afectado

Operator - Organización que posee el certificado de operador de aeronaves del avión.

Owner - Persona natural o entidad legal propietaria de la aeronave

CAMO - Organización de Monitoreo de Aeronavegabilidad Continua

Competent Authority - Autoridad competente - Autoridad aeronáutica nacional u organismo correspondiente

Safety Investigation Authority - Autoridad de Investigación de Seguridad Operacional (Cuerpo de Investigación de Accidentes)

Other - Cualquier otro no mencionado anteriormente

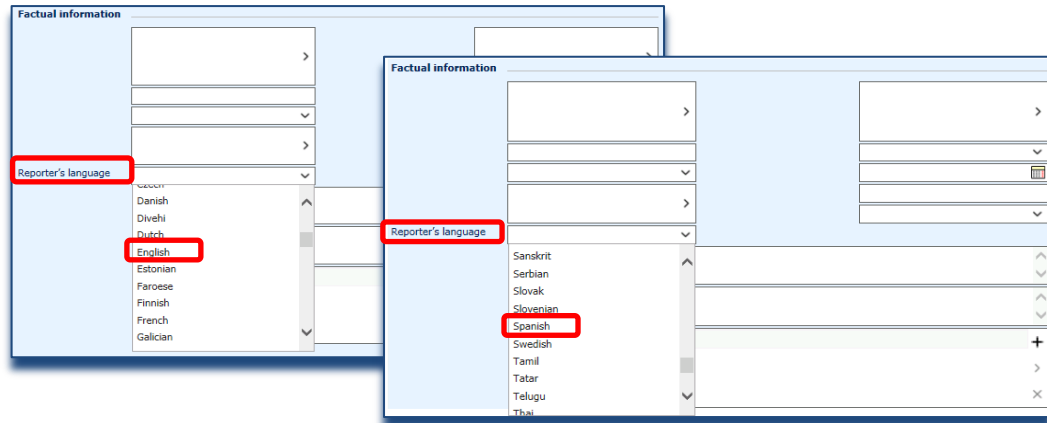
- **Report Version** (Versión del reporte): Campo con entrada manual. Insertar el número del archivo que se asigna, a criterio de la entidad. (ej.: clasificación de la ocurrencia / número de la ocurrencia, seguido del número de la versión / prefijo de la aeronave / año - IG 174 - 2 BR-ALP 2017).

The screenshot shows a web form titled "Factual information". It contains several input fields and dropdown menus. A red box highlights the "Report version" field, which contains the text "IG 174 - 2 BR-ALP 2017". Other fields include a date field, a dropdown menu, and a text area with a plus sign for expansion. The form is set against a light blue background.

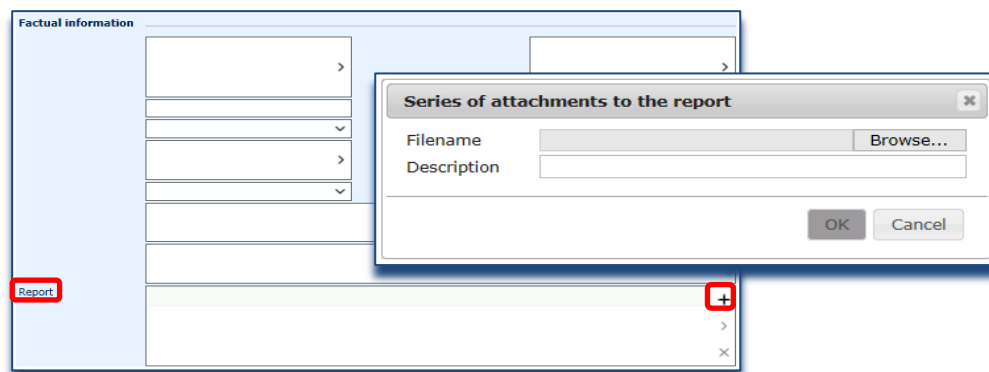
- **Export control** (Grado de clasificación de la restricción de exportación o el acceso a los datos en el informe debido a los controles internacionales de exportación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - desconocido.

The screenshot shows the same "Factual information" form. A red box highlights the "Export control" field. Below the field, a dropdown menu is open, showing the options "Yes" and "No". The "Report version" field is now empty. The form layout and background are consistent with the previous screenshot.

- **Reporter's Language** (Idioma del reporte - idiomas registrados). Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de lengua. En la Región SAM utilizar solamente **inglés** o **español**.



- **Reporter's description** (Descripción general del reporte del evento): Campo con entrada manual: insertar descripciones importantes acerca del reporte (mayúsculas y minúsculas).
- **Other report inform** (Otras informaciones juzgadas importantes por la organización que está reportando, que no tiene campo específico): Campo con entrada manual: insertar informaciones importantes acerca del reporte (mayúsculas y minúsculas).
- **Report** (Reporte): Campo para ingreso del archivo que esta siendo llenado (recomendable hacer "upload" del archivo en formato PDF).





RECOMENDACIÓN:

Para una mejor gestión de los archivos de los sucesos, es recomendable que sea creada una carpeta, por suceso, en la red donde todos los archivos puedan ser archivados. Al utilizar este procedimiento, el ingreso de los datos en base de datos será más fácil, un vez que el responsable por el cargamento de los datos podrá hacer una búsqueda en la carpeta del suceso, sin mayores problemas.

Analysis - Análisis

Analysis	
Analysis / follow up	<input type="text"/>
Corrective actions	<input type="text"/>
Risk classification	<input type="text"/>
Risk methodology	<input type="text"/>
Risk assessment	<input type="text"/>
Conclusions	<input type="text"/>
Tracking sheet number	<input type="text"/>

- **Analysis / follow up** (Análisis / seguimiento): Campo con entrada manual: Insertar texto del análisis del reporte que se está cargando (utilizar mayúsculas y minúsculas).
- **Corrective actions** (Acciones correctivas): Campo con entrada manual: Inserir como recomendaciones y acciones correctivas propuestas y realizadas en el reporte cargado (utilizar mayúsculas y minúsculas).
- **Conclusions** (Conclusiones): Campo con entrada manual: Insertar los detalles de las conclusiones del reporte cargado por la organización. Contemplan los hechos (utilizar mayúsculas y minúsculas).

- **Risk classification** (Clasificación de los riesgos): Campo con entrada manual: Clasificación de riesgo evaluada internamente por la organización. No es requerido en la Región SAM.
- **Risk methodology** (Metodología de análisis del riesgo): Campo con entrada manual: Clasificación de la metodología de riesgo evaluada internamente por la organización. No es requerido en la Región SAM.
- **Risk assessment** (Evaluación de riesgos): Campo con entrada manual: Classificação interna pela organização do gerenciamento de risco realizado. No es requerido en la Región SAM.
- **Tracking sheet** (Hoja de seguimiento): Campo con entrada manual: Referencia de reportes que tienen condiciones inseguras y cuestiones de seguridad en común con otros reportes. Puede insertar condiciones inseguras y acciones propuestas comunes a otros reportes.

RECOMENDACIÓN:

Antes de seguir para la próxima carpeta de datos, es recomendable salvar los datos hasta ahora inseridos en el sistema.

Para salvar clic en el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando la opción **Save** – Salvar.

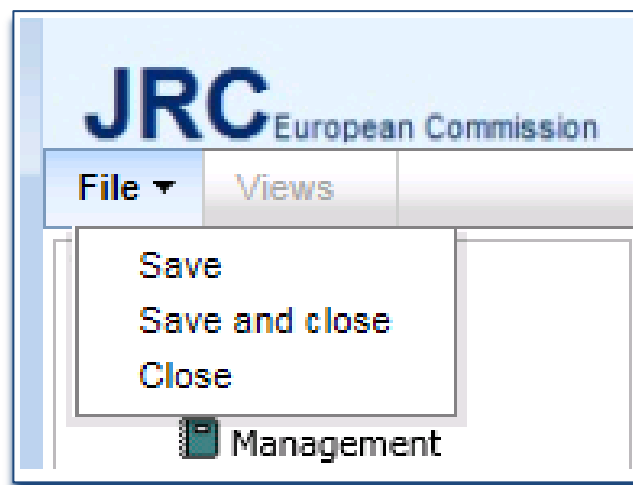


Salvando sus datos

Atención:

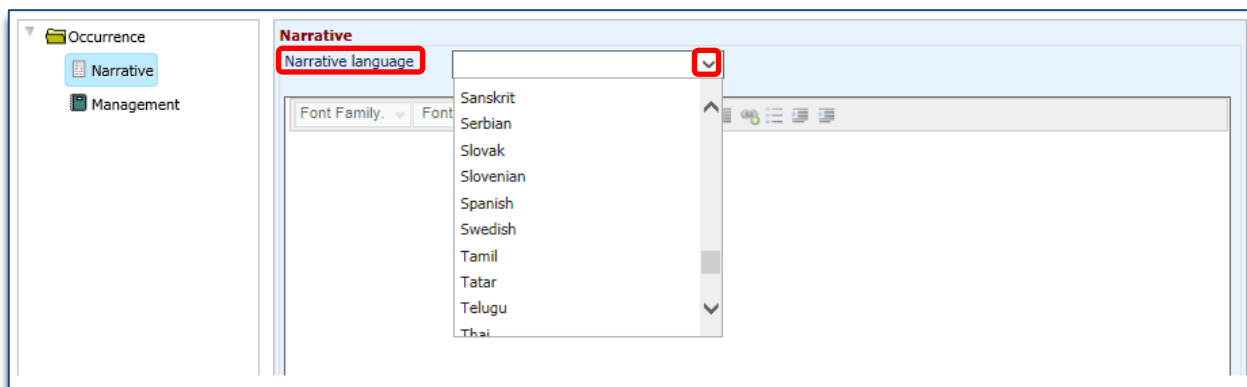
Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

En caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



9.2. Narrative – Narrativa

- **Narrative language** (Idioma de la narrativa - idiomas registrados): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de idiomas. En la Región SAM utilizar solamente **Inglés** o **Español**.
- **Texto narrativo de la ocurrencia**: Campo con entrada manual.



Nota:

En este campo, se debe describir una síntesis cronológica de la ocurrencia. El objetivo de la narrativa es permitir que el lector entienda los puntos principales de la ocurrencia y decida proseguir o no en su lectura.

Debe presentar los eventos principales involucrados en la ocurrencia, la fecha y su clasificación. Debe describirse brevemente las circunstancias, las lesiones sufridas por los tripulantes, los daños a la aeronave y la designación de un representante acreditado.

Ejemplo:

El presente Informe Final se refiere al accidente con la aeronave XX-YYY, modelo AS-350BA, ocurrido en 31ENE1986, clasificado como "**PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO**".

La aeronave impactó contra el suelo, a 430 metros del punto de inicio de despegue.

Hubo daños sustanciales a la aeronave.

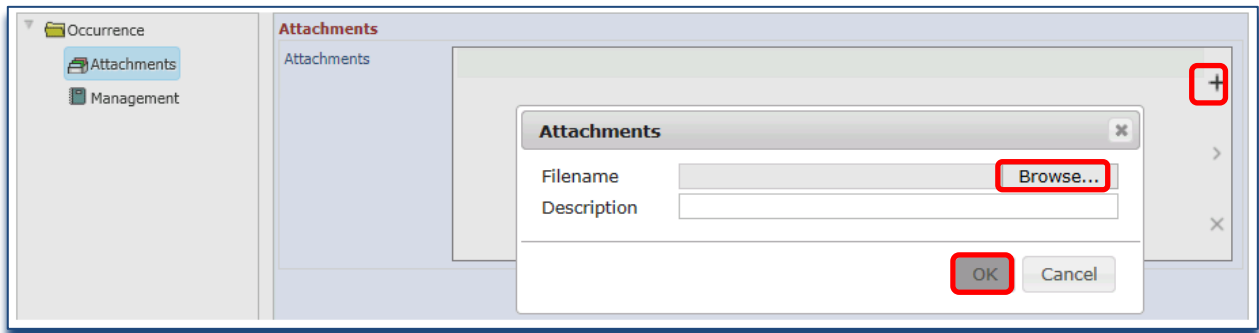
El piloto y cuatro pasajeros sufrieron lesiones fatales derivadas del impacto.

(BEA) - Francia, estado de proyecto de la aeronave, ha designado el Representante Acreditado del Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)



9.3. Attachments – Adjuntos

- **Attachments** (Adjuntos): Campo para ingreso de otros archivos importantes en la investigación.



Nota:

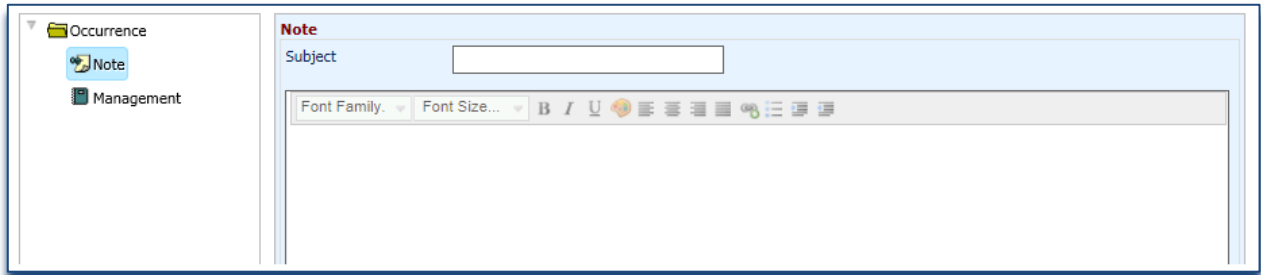
Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los archivos. Caso no sea hecho el clic en “+” el campo “Attachments” estará indisponible (color gris).

RECOMENDACIÓN:

Para una mejor gestión de los archivos de los sucesos, es recomendable que sea creada una carpeta, por suceso, en la red donde todos los archivos puedan ser archivados. Al utilizar este procedimiento, el ingreso de los datos en base de datos será más fácil, un vez que el responsable por el cargamento de los datos podrá hacer una búsqueda en la carpeta del suceso, sin mayores problemas.

9.4. Note – Nota

- **Subject** (Tema): Título de la nota creada en el reporte. Campo con entrada manual: Insertar texto narrativo acerca de cualquier asunto juzgado importante para el reporte de la ocurrencia (para Región SAM utilizar el idioma **Inglés** o **Español**).

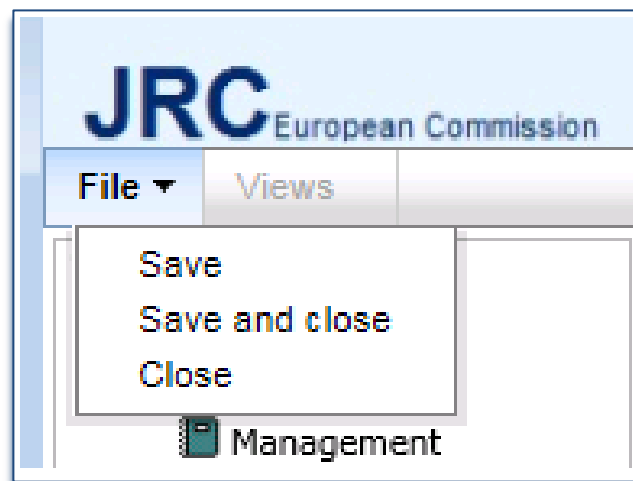


Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

En caso de hacer la opción por solo “**Close** – **Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.5. Events and factors – Eventos y factores

▼ Occurrence

- ✍ Events and factors
- 📁 Management

Events and factors

Events

Positive factors

Positive factor


>

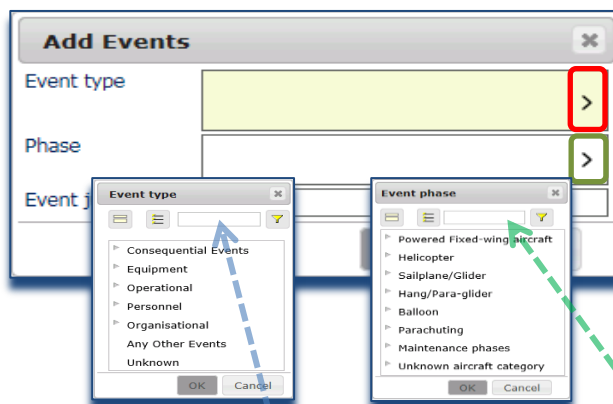
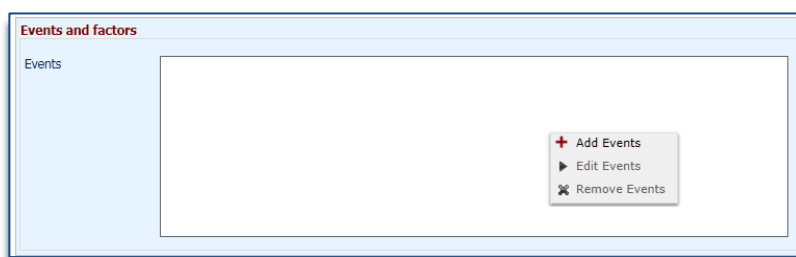
Potential factors and safety issues

Factors

- **Events** (Eventos): Campo con valores predefinidos: Haga clic con lado derecho del “mouse” en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de añadir, editar o remover eventos. Al escoger añadir eventos, otra tabla va a abrirse.

Atención:

Para todas las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría). En este campo incluir cualquier daño a la propiedad sufrido por terceros. Es decir, no incluirlos de la aeronave involucrada en la ocurrencia. También debe incluir la fuente principal del daño.

**Atención:**

Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – 6. Fases de operación y 9.Eventos.**

Para facilitar el ingreso de los eventos se recomienda utilizar los códigos existentes en Volumen 02. Una vez determinados los eventos, copie los códigos y pongalos en el campo superior derecho de las tablas arriba.

P.ej.: Movimentación de la carga durante la maniobra de “push-back” de la aeronave, poner:

Movimentación de carga - *Cargo Ground Movement* - **5060600**

PBT - *Push-back* - **10201**



Miles de posibilidades y niveles a insertar en la cadena de eventos. Para la Región SAM, obligatorio, por lo menos, el ingreso de los eventos relacionados con los FACTORES CONTRIBUYENTES del Informe Final.

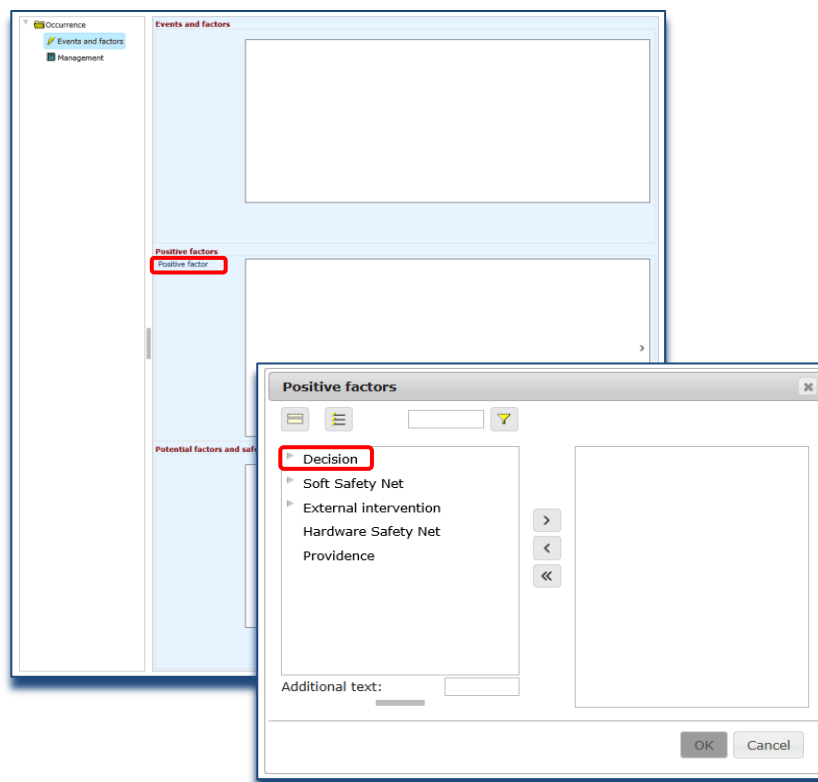
Atención:

Definición detallada en el Volumen 2 (Taxonomía).

Positive factor – Factor positivo

- **Positive factor** (Factor positivo): El alcance de los factores positivos consiste en registrar lo que salió bien y clasificar las respuestas a la pregunta: "¿Qué fue lo correcto al completar la pregunta actual?" ¿Qué salió malo para causar un incidente? Una taxonomía positiva apunta a una mejor identificación todos los factores técnicos y humanos de las redes de seguridad y la evaluación de la efectividad de cada uno.

- o **Decision** (Decisión)



Nota:

Decision (Decisión): Cualquier decisión tomada que ayudó a evitar un accidente o contribuyó a limitar las consecuencias.

Avoidance manoeuvre (Maniobra evasiva): Decisión de realizar una maniobra de evitación en tierra o en vuelo después de la detección o detección visual en ACAS de la otra aeronave. Por ejemplo, esta categoría también abarca decisiones para ejecutar una excursión en una calle de rodaje para evitar otras aeronaves.

Decision to go-around (decisión de arremetida): El reportero decidió dar un rodeo y aterrizar de manera segura.

Decision to land as precaution (decisión de aterramiento por precaución): Este factor incluye las decisiones de aterrizar como medida de precaución fuera de cualquier límite de aeródromo con o sin condiciones de emergencia. Un ejemplo sería una interrupción del vuelo en relación con un entorno adverso.

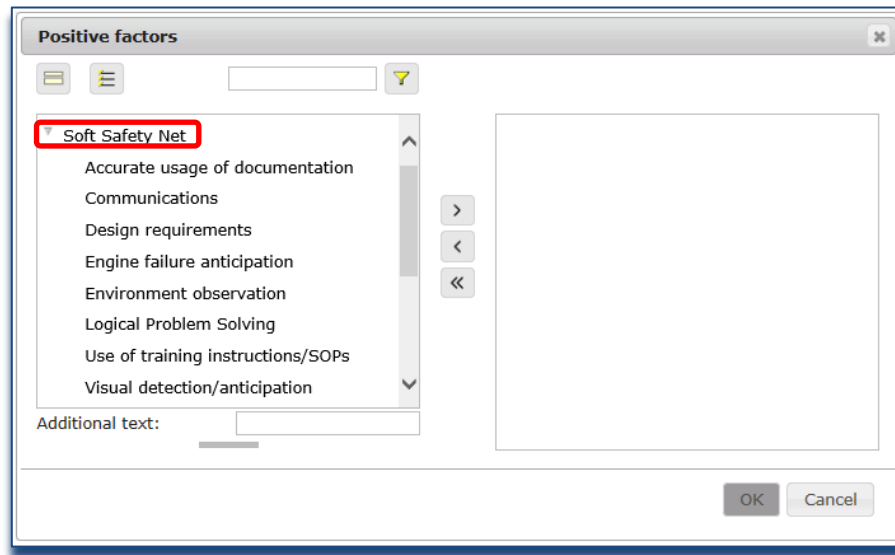
Decision to land on an unexpected runway (decisión de aterrizar en una pista inesperada): Este factor incluye la decisión de ejecutar aterrizajes en una superficie inesperada, como una pista secundaria, una pista de césped o una superficie incluida dentro de los límites del aeródromo.

Decision to reject take-off (decisión de rechazar un despegue): Este factor incluye las decisiones de rechazar un despegue, antes o después de comenzar la tirada de despegue, cuando un vuelo fue cancelado, pospuesto o retrasado para corregir una situación con un nivel de seguridad más alto.

Decision to return to departing point or to divert (decisión de regresar al aeropuerto de despegue): Este factor incluye la decisión de regresar a los aeródromos de salida o alternos después de una interrupción de vuelo (a menudo durante el ascenso inicial).



- **Soft Safety Net:**



Nota:

Soft Safety Net – red de seguridad blanda: una red de seguridad blanda puede insertarse a la red de seguridad dura. Abarca las defensas de seguridad, que no dependen de equipos específicos.

Accurate usage of documentation (Uso preciso de la documentación): la lectura y especialmente la interpretación de los documentos (como gráficos / mapas) le permite al piloto mejorar la conciencia de su situación.

Communications (Comunicaciones): Transmisión de mensajes de radio que permitieron romper una cadena causal que probablemente podría haber provocado un accidente, con o sin la fraseología reglamentaria.

Design requirements (Requisitos de diseño): Requisitos de diseño para que la parte pertinente del sistema de aviación (aeródromo, aeronave, ATC, equipo de tierra, etc.) pudiera funcionar como debiera (evitando así un resultado de mayor gravedad).

Engine failure anticipation (Anticipación de la falla del motor): El piloto concibe y actúa para aterrizar de forma segura en caso de falla del motor, especialmente en el despegue. Por extensión, este factor se selecciona para incluir el riesgo de una falla del motor en vuelo (por ejemplo, una aeronave no certificada en GA) o al acercarse con una falla en el motor.

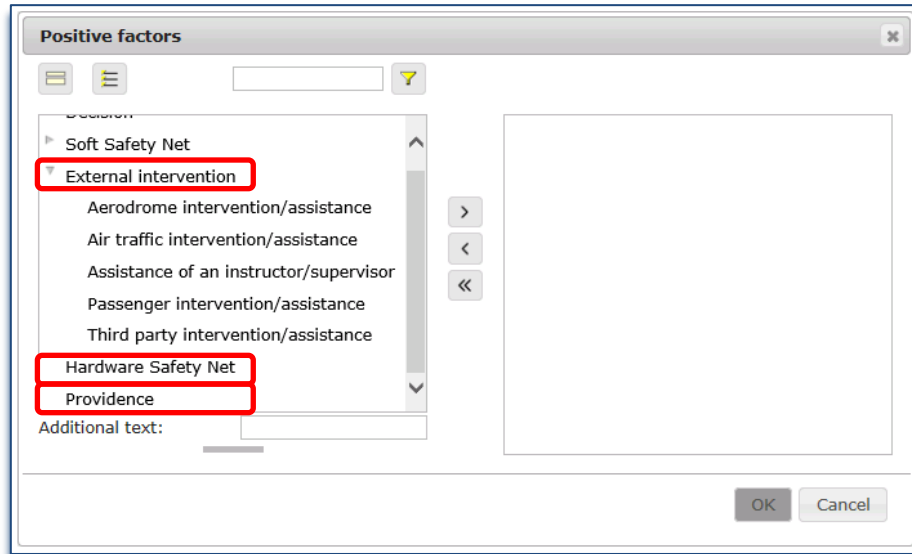
Environment observation (Observación del medio ambiente): La observación o interpretación del entorno (como los puntos de referencia) ayuda al operador de primera línea a mejorar la conciencia de su situación.

Logical Problem Solving (Solución lógica de problemas): Implementación de un razonamiento sólido empírico, no necesariamente basado en un contexto aeronáutico o en instrucciones específicas. Un ejemplo de este tipo de pensamiento lateral podría ser invocar la frecuencia previa cuando se enfrentan con problemas de radio.

Use of training instructions/SOPs (Uso de instrucciones de entrenamiento / SOP): En circunstancias inusuales, el operador de primera línea actúa de forma autónoma y sigue los SOP aprendidos durante su entrenamiento inicial o recurrente

Visual detection/anticipation (Detección visual / anticipación): La monitorización externa permitió evitar otra aeronave, un obstáculo, terreno elevado, nubes, etc.

- **External intervention / Hardware Safety Net / Providence:**



Nota 1:

External intervention (Intervención externa): Factor positivo relacionado con una intervención externa que ayudó a evitar un accidente o contribuyó a limitar las consecuencias.

* **Aerodrome intervention/assistance** (Intervención / asistencia de aeródromo): la implementación del plan de emergencia de aeródromo. Información proporcionada por el Servicio de Rescate de Aeródromos y Lucha contra Incendios (RFFS) a la tripulación de vuelo por radio, comunicaciones verbales o señales visuales para ayudar a los ocupantes de una aeronave durante una emergencia en tierra.

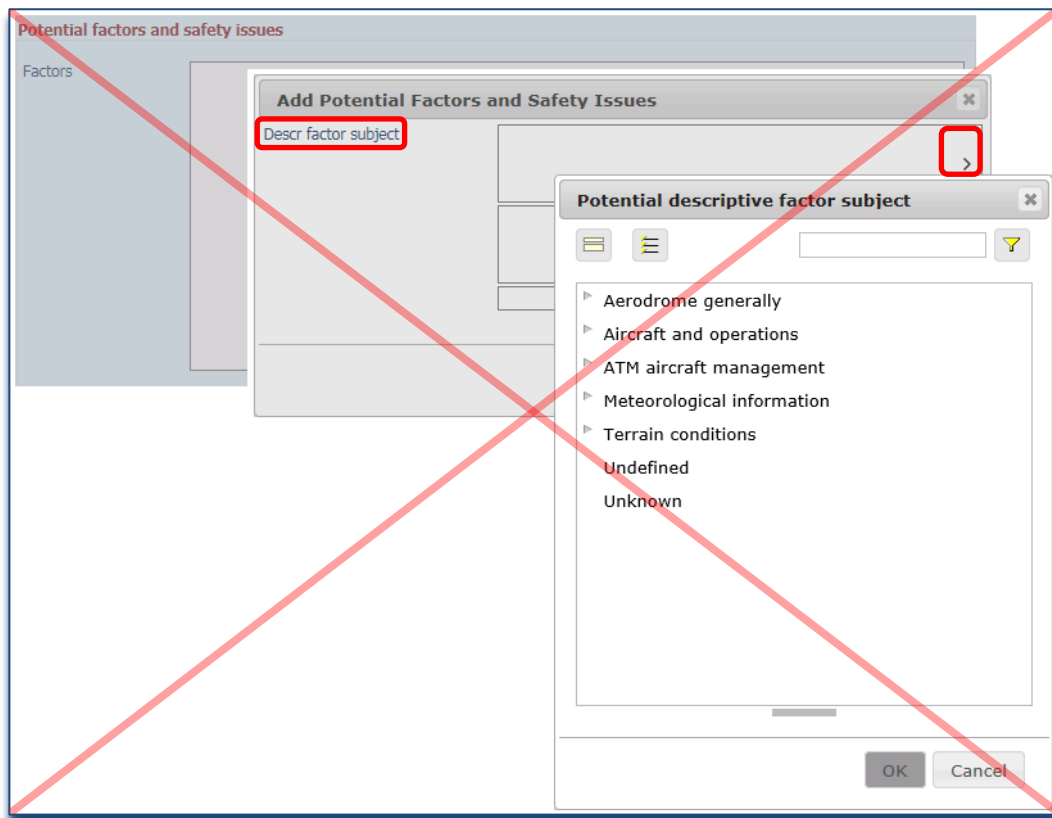
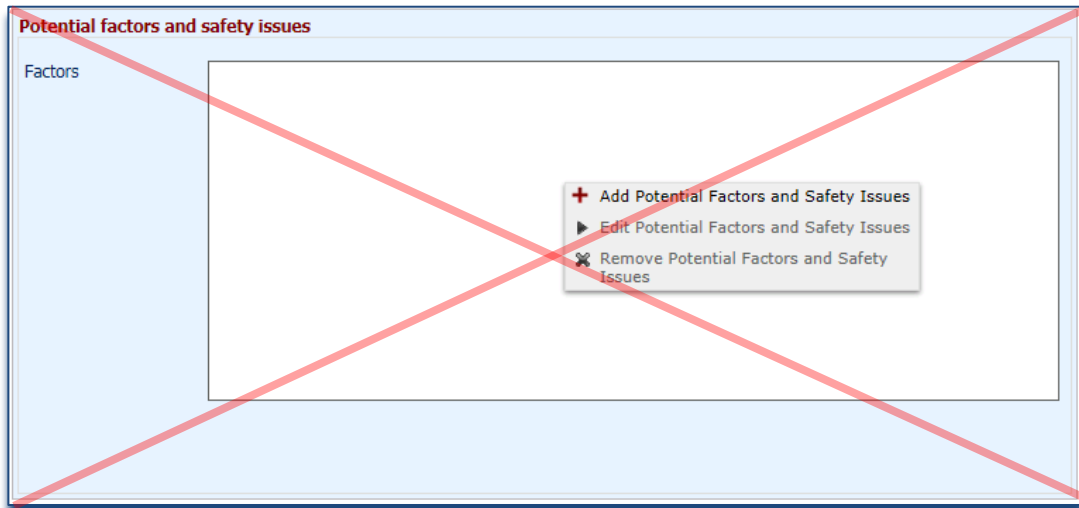


<p>* Air traffic intervention/assistance (Intervención / asistencia del control de tránsito): Información proveniente de una unidad ATS (control, AFIS, etc.) obtenida por radio y que tiene un beneficio de seguridad para el resto del vuelo.</p> <p>* Assistance of an instructor/supervisor (Asistencia de un instructor / supervisor): El instructor o supervisor ayuda a dar al aprendiz (alumno) una pista o la solución. Esto también se puede hacer a través de las comunicaciones de radio cuando las personas no están físicamente en el mismo lugar.</p> <p>* Passenger intervention/assistance (Intervención / asistencia del pasajero): Una persona a bordo, que no pertenece a la tripulación de vuelo, ayuda espontáneamente a un piloto a actuar o decidir por una continuación de vuelo segura.</p> <p>* Third party intervention/assistance (Intervención / asistencia de terceros): Una persona exterior al avión ayuda espontáneamente al piloto a actuar o decidir por una continuación segura del vuelo.</p>

<p>Nota 2:</p> <p>Hardware Safety Net (Red de seguridad de hardware): La activación de un sistema de alerta aerotransportado o terrestre para la tripulación de vuelo o ATC de una posible violación de la seguridad (por ejemplo, advertencias TAWS o ACAS para aeronaves y STCA o MSAW para ATC).</p> <p>Other positive factor related to providence (Otro factor positivo relacionado con la decisión): Cuando ninguno de los otros factores positivos enumerados anteriormente u otras defensas parecían existir en la ocurrencia. Fue providencia lo que evitó un resultado más serio. Nota: las ocurrencias que tienen solo la providencia como un factor positivo se deben considerar como incidentes graves y se deben investigar / analizar en profundidad.</p>

Potential factors and safety issues – Probables factores y problemas de seguridad

- **Factors (Factores):** Campo con valores predefinidos: Haga clic con lado derecho del “mouse” en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de añadir, editar o remover factores. Al escoger añadir Probables Factores, otra tabla va a abrirse.



Atención:

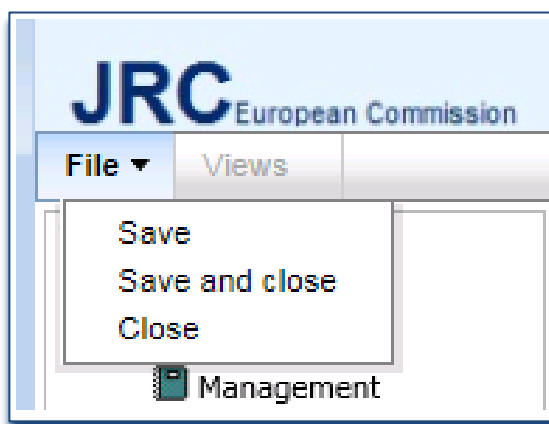
Aun no implementado en la Región SAM.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “**Close – Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



9.6. Weather – Condiciones meteorológicas

▼ Occurrence

- ☀ Weather
- 📅 Management

General weather conditions

Weather relevant Weather conditions

Visibility m Light conditions

Winds

Wind direction Degree(s) Wind description

Wind speed kt Speed measured at

Wind gusts Maximum gust kt

Clouds

Cloud amount Height of cloud base ft

Temperature

Air temperature c Dew point c

Precipitation and other weather phenomena

Phenomena	Phenomenon type	Phenomenon intensity	Characteristics	
				+
				>
				×

Weather reports

Reports	Report type	Report validity	Weather report	
				+
				×

Report type Report validity

Weather report



General weather condition – Condiciones meteorológicas generales

General weather conditions			
Weather relevant	<input type="text"/>	Weather conditions	<input type="text"/>
Visibility	<input type="text"/> m	Light conditions	<input type="text"/>

- **Weather relevant** (Condiciones meteorológicas relevantes para el suceso): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: Yes / No /Unknown.
- **Weather condition** (Condiciones meteorológicas generales de la área donde sucedió la ocurrencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: Visual (VMC), Instrumento (IMC) o Desconocido (Unknown).
- **Visibility** (Visibilidad): Campo con entrada manual: insertar la visibilidad presente en el momento de la ocurrencia, en metros, pies, millas o kilómetro.

General weather conditions			
Weather relevant	<input type="text"/>	Weather conditions	<input type="text"/>
Visibility	<input type="text"/> m	Light conditions	<input type="text"/>

- m
- ft
- Mile(s)
- km

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "m" es posible cambiar para ft (pies), Mile(s) (millas) o km (kilómetro).

Nota:

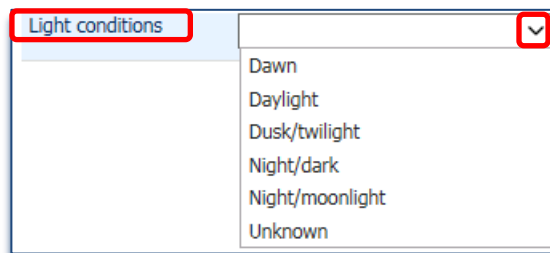
La visibilidad para fines aeronáuticos es la mayor de:

a) la mayor distancia a la que se puede ver y reconocer un objeto negro con las dimensiones apropiadas del ojo, situado cerca del suelo, cuando se observa sobre un fondo brillante; o

b) la mayor distancia a la que se pueden ver e identificar las luces en las cercanías, de 1000 candelas, con un fondo iluminado.

Las dos distancias tienen diferentes valores en el aire de un coeficiente de extinción dado, y el último b) varía con la iluminación de fondo. El primero a) está representado por el rango óptico meteorológico (MOR). El valor 9999 indica visibilidad ilimitada.

- **Light condition** (Condiciones de luminosidad). Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la luces referente al momento de la ocurrencia: condición (**Dawn** – amanecer / **Daylight** – luz del día / **Dusk/twilight** – crepúsculo / **Night/dark** – noche u oscuro / **Night/moonlight** – noche iluminada por la luna / **Unknown** – desconocido).

**Nota:**

Dawn - El amanecer es la primera aparición de luz en el cielo antes del amanecer, o el momento en que aparece, el comienzo de la luz del día crepúsculo de la mañana, el amanecer. **Crepúsculo**: los intervalos de oscuridad incompleta después del ocaso y el amanecer anterior. La hora en que termina el crepúsculo vespertino o comienza el crepúsculo matutino está determinada por la convención arbitraria, y se han definido y utilizado varios tipos de crepúsculo: el más común es el brillo civil, náutico y astronómico. Crepúsculo civil: el período de tiempo antes del amanecer y después del

atardecer cuando el sol no está más de 6 grados bajo el horizonte. 2) Trote Náutico: El período de tiempo antes del amanecer y después del atardecer cuando el sol no está a más de 12 grados bajo el horizonte. 3) Crepúsculo astronómico: el período de tiempo antes del amanecer y el ocaso cuando el sol no está más de 18 grados bajo el horizonte.

Daylight - La luz del día es la luz disponible naturalmente entre el amanecer y el atardecer.

Dusk/twilight - El crepúsculo es la etapa más oscura del crepúsculo antes de que oscurezca por la noche. Crepúsculo: los intervalos de oscuridad incompleta que siguen al ocaso y al amanecer anterior. La hora en que termina el crepúsculo vespertino o comienza el crepúsculo de la mañana está determinada por la convención arbitraria, y se han definido y utilizado varios tipos de crepúsculo civil, náutico y astronómico, 1) Crepúsculo civil: el período de tiempo antes del amanecer y después puesta de sol cuando el sol no está más de 6 grados bajo el horizonte. 2) Crepúsculo Náutico: El período de tiempo antes del amanecer y después del atardecer cuando el sol no está a más de 12 grados bajo el horizonte. 3) Crepúsculo astronómico: el período de tiempo antes del amanecer y el ocaso cuando el sol no está más de 18 grados bajo el horizonte.

Night/dark - La noche es esa parte del día natural (de 24 horas) durante el cual no se recibe luz del sol; el tiempo entre el final del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino.

Night/moonlight - La condición de luz era una noche iluminada por la luna. La noche es esa parte del día natural (de 24 horas durante las cuales no se recibe luz del sol, el tiempo entre el final del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino).

Unknown - Desconocida

Winds - Viento

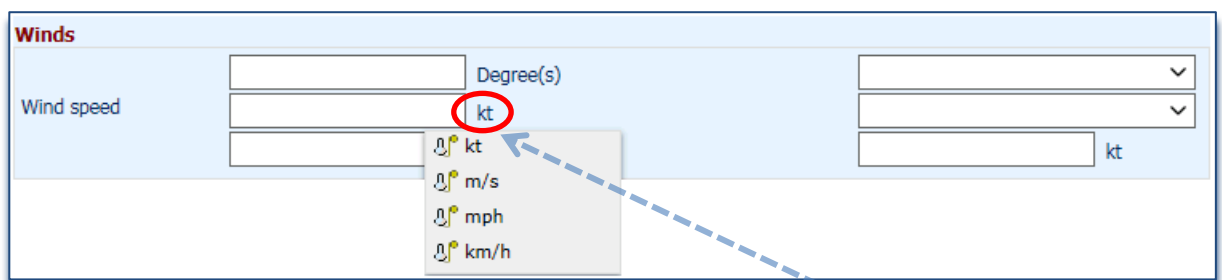
Winds			
Wind direction	<input type="text"/>	Degree(s)	Wind description <input type="text"/>
Wind speed	<input type="text"/>	kt	Speed measured at <input type="text"/>
Wind gusts	<input type="text"/>		Maximum gust <input type="text"/> kt

- **Wind direction** (dirección del viento): Campo con entrada manual: insertar la dirección del viento presente en el momento de la ocurrencia, en grados.

Nota:

El viento es el movimiento horizontal del aire en relación con la superficie de la tierra y causado por variaciones de temperatura y presión (por ejemplo, el aire sube a medida que se calienta y la brisa fresca se mueve para tomar el lugar del aire ascendente). La dirección del viento es la dirección desde la cual sopla el viento (por ejemplo, un viento del norte viene del norte y sopla hacia el sur).

- **Wind description** (Descripción del viento): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la descripción del viento al momento de la ocurrencia: **Calm** - Calmo / **Variable** - variable.
- **Wind speed** (Velocidad del viento): Campo con entrada manual: insertar la velocidad del viento presente en el momento de la ocurrencia, en nudos (kt).



The screenshot shows a form titled "Winds" with several input fields. One field is labeled "Wind speed" and has a dropdown menu open. The dropdown menu lists four options: "kt", "m/s", "mph", and "km/h". The "kt" option is circled in red. A dashed blue arrow points from the "kt" option to a yellow warning box below the form.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "kt" es posible cambiar para m/s (metros por segundo), mph (millas por hora) o km/h (kilómetro por hora).

- **Speed measures at** (Velocidad medida en): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la fuente

de la medición del viento al momento de la ocurrencia: **Altitud** (Ej.: sensores en las aeronaves) o **Superficie** (sensores en el terreno) o **Unknown** (Desconocida).

- **Wind gusts** (Ráfagas de viento): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la existencia o no de ráfagas de viento en el momento del accidente: **Yes** Sí / **No** – No / **Unknown** – Desconocida.

Nota:

Ráfagas de viento Información acerca de si el viento estaba racheado o no. Las ráfagas se incluyen cuando la velocidad del viento es de 10 nudos (20 km / h) o más por encima de la media. Anexo 3 de la OACI. Una ráfaga es un aumento repentino y breve de la velocidad del viento que generalmente dura menos de 20 segundos. El viento es el movimiento del aire en relación con la superficie de la tierra.

- **Maximum gust** (Máximo de ráfagas de viento en nudos (kt)): Campo con entrada manual: insertar la máxima ráfaga del viento en la proximidad de la hora de la ocurrencia, en nudos (kt).

The screenshot shows a form titled "Winds" with several input fields. The "Maximum gust" field is highlighted with a red circle. A dropdown menu is open below it, showing four options: "kt", "m/s", "mph", and "km/h". A blue arrow points from the "kt" option in the dropdown to the red circle.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "kt" es posible cambiar para m/s (metros por segundo), mph (millas por hora) o km/h (kilómetro por hora).

Clouds – Nube

- **Cloud amount** (Cantidad de nube): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de nubes.

The screenshot shows a form titled "Clouds". The "Cloud amount" field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, listing the following options: CAVOK, No significant Clouds (NSC), Few clouds (1/8-2/8), Scattered (3/8 to 4/8), Broken (5/8 to 7/8), Overcast, Sky obscured, and Unknown. To the right of the dropdown is a text input field with "ft" as a unit indicator.

- **Height of cloud base** (Altura de la base de las nubes): Campo con entrada manual: insertar la altura de la base de las nubes en el momento de la ocurrencia, pies (ft).

The screenshot shows the "Height of cloud base" field in the "Clouds" form, highlighted with a red box. To the right of the input field is a unit selector showing "ft" circled in red. Below the unit selector are two options: "m" (meters) and "ft" (feet), with a blue arrow pointing to the "ft" option.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "ft" es posible cambiar para "m" (metro).



Temperature – Temperatura

- **Air Temperature** (Temperatura del aire): Campo con entrada manual: insertar la temperatura del aire en el momento de la ocurrencia, en **Grados Celsius** (°C).
- **Dew point** (Punto de rocío): Campo con entrada manual: insertar el punto de rocío en el momento de la ocurrencia, en **Grados Celsius** (°C)

The screenshot shows a form titled 'Temperature' with two input fields: 'Air temperature' and 'Dew point'. Both fields have a dropdown menu open, showing options 'C', 'K', and 'F'. The 'C' option is circled in red in both dropdowns. Dashed blue arrows point from these circled 'C's to a yellow attention box below.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "C" (Celsius) es posible cambiar para "K" (Kelvin) o "F" (Fahrenheit).

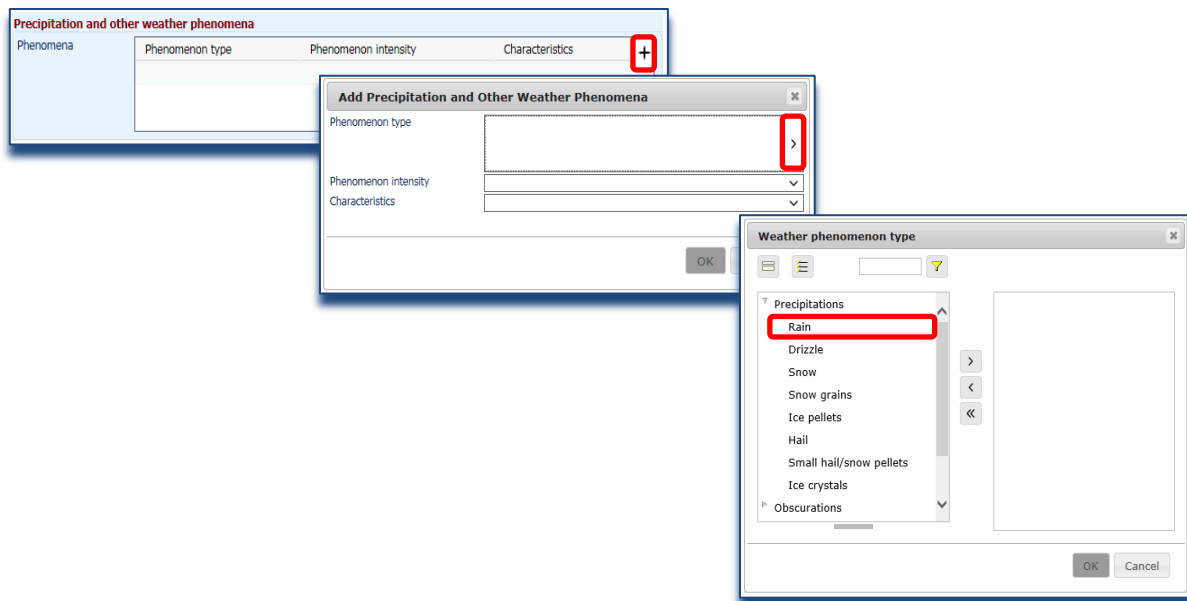
Precipitation and other weather phenomena – Precipitaciones u otros fenómenos meteorológicos

- **Phenomena** (fenómenos): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de fenómenos meteorológicos.

Atención:

Solamente después de hacer un clic en "+" será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en "+" todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

- - Precipitations (Precipitaciones):



Nota:

Rain - Lluvia (RA) - La lluvia es precipitación en forma de gotas de agua que causan un impacto notable. Tiene un tamaño de 1 a 5.5 mm.

Drizzle – Llovizna (DZ) - Precipitación bastante uniforme (lluvia) compuesta exclusivamente de gotitas de agua muy pequeñas (menos de 0,5 mm de diámetro) muy cercanas entre sí.

En llovizna, las gotas de agua son finas y diminutas, mucho más pequeñas que la lluvia, y parecen flotar en el aire.

La llovizna helada es la precipitación de las gotas de lluvia sobre enfriadas. La llovizna helada se congela al impactar y forma una capa de hielo en el suelo y en los objetos que golpean. Ocurren cuando la temperatura del aire está por debajo de cero grados centígrados cerca del suelo, pero por encima de cero grados centígrados más arriba.

Snow - Nieve (SN) - La nieve es precipitación en forma de cristales de hielo plumosos o grandes aglomeraciones en forma de escamas. La nieve está compuesta de millones de cristales de hielo hexagonales en forma de estrella.

Cuando el término nieve se usa sin calificación, significa precipitación de duración y extensión significativas. Una ráfaga o nevada es una nevada que de repente se detiene y comienza y cambia rápidamente de intensidad; la acumulación y extensión de



la nieve son limitadas. Una tormenta de nieve trae fuertes vientos, ráfagas y poca visibilidad.

El viento levanta la nieve que sopla desde la superficie de la tierra a una altura de 2 m o más, mientras que la nieve a la deriva se sopla a una altura de menos de 2 m. Una tormenta de nieve es una tormenta severa que dura tres o más horas, y trae bajas temperaturas, fuertes vientos y poca visibilidad debido a la nieve que sopla.

Duchas de nieve: precipitación congelada en forma de nieve, caracterizada por su comienzo y fin repentinos. Se informa como "SHSN" en una observación y en el METAR.

Snow Grains - Cinarra (SG) - los granos de nieve son diminutos, blancos y opacos granos de hielo. Cuando tocan suelo duro, no rebotan o se rompen. Por lo general caen en cantidades muy pequeñas, y nunca en forma de una ducha.

La nieve es precipitación en forma de cristales de hielo plumosos o grandes aglomeraciones en forma de escamas. La nieve está compuesta de millones de cristales de hielo hexagonales en forma de estrella.

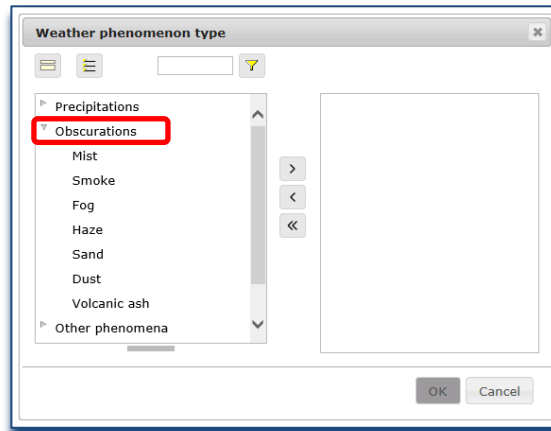
Ice Pellets – Hielo granulado (PL) - Los gránulos de hielo son pequeñas gotas de lluvia congeladas translúcidas o copos de nieve, o nieve envuelta en hielo, que rebotan y hacen un sonido al contacto con el suelo.

Hail – Granizo (GR). El granizo es una precipitación en forma de trozos de hielo, más grandes que los gránulos de hielo, generalmente del tamaño de guisantes o cerezas, pero a veces tan grandes como las naranjas. A menudo asociado con tormentas eléctricas, el granizo se forma cuando las corrientes de aire arrastran gotas de lluvia hacia las regiones extremadamente frías de la atmósfera. Allí, las gotas se congelan y se combinan en trozos de hielo. Cuando los grumos se vuelven demasiado pesados para ser apoyados por la corriente ascendente, caen al suelo a altas velocidades. Notificado si el diámetro de las piedras más grandes es de 5 mm o superior.

Small hail / snow pellets - Granizo menudo / nieve granulada (GS) - Los pellets de nieve son frágiles y se trituran fácilmente; cuando caen en un terreno duro, rebotan y a menudo se rompen. Siempre ocurren en las duchas y a menudo van acompañadas de copos de nieve o gotas de lluvia, cuando la temperatura de la superficie es de alrededor de cero grados Celsius. Notificado si el diámetro de las piedras más grandes es inferior a 5 mm.

Ice Crystals - cristal de hielo (IC) - Los cristales de hielo son pequeñas chispas que brillan al sol como el polvo de diamantes y cuelgan en el aire.

- - Obscurations (Obscurecimientos):



Nota:

Mist - Neblina (BR) - La neblina es gotas de agua microscópicas suspendidas en el aire. Lanza un fino velo grisáceo sobre el paisaje, pero reduce la visibilidad en menor medida que la niebla. La visibilidad supera los 1000 m, pero no excede los 5000 m (*Anexo 3 de OACI*).

Smoke – Humo (FU)

Fog - Niebla (FG) - nube a nivel del suelo, y ocurre cuando el aire se enfría a su punto de rocío y más abajo, o cuando la humedad atmosférica aumenta a través de la evaporación del agua que está más caliente que el aire. La visibilidad es inferior a 1000 m (*Anexo 3 de OACI*).

Haze - Calima (HZ) - La calima consiste en finas partículas de polvo y contaminación suspendidas en la atmósfera, y se distingue de la niebla por su tinte azulado o amarillento.

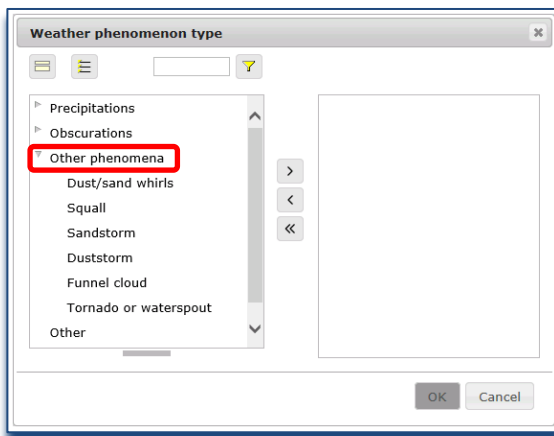
Sand – Arena (SA)

Dust – Polvo (extendido) (DU)

Volcanic Ash - Ceniza volcánica (VA)



- Other phenomena – Otros Fenómenos



Nota:

Dust/sand whirls – Remolinos de polvo / arena (PO)

Squall - Turbonada (SQ). Una ráfaga de línea es un frente frío violento caracterizado por una caída repentina de la temperatura, un aumento de la presión, tormentas eléctricas y especialmente fuertes ráfagas verticales y de otro tipo.

Una ráfaga comprende un aumento bastante repentino de la velocidad media del viento que dura varios minutos al menos antes de que el viento medio regrese a su valor anterior. Una borrasca puede incluir muchas ráfagas.

Sandstorm - Tempestad de arena (SS). Una tormenta que lleva grandes cantidades de arena a la atmósfera. Conjunto de partículas de arena elevadas energicamente a grandes alturas por un viento fuerte y turbulento.

Duststorm - Tempestad de polvo (DS). Una condición climática severa caracterizada por fuertes vientos y aire lleno de polvo en un área grande. La visibilidad se reduce a entre 5 / 8th y 5/16ths. Se informa como "DS" en una observación y en el METAR.

Funnel cloud – Nubes de embudo (FC)

Tornado or Waterspout - Tornado o tromba marina (+ FC) - Un tornado es un viento violento localizado con una presión tan baja en el núcleo como para explotar estructuras en su camino. El tornado suele estar suspendido debajo de una nube cumulonimbos. Un tornado aparece como un violento vórtice de viento en forma de embudo en la atmósfera inferior con vientos ascendentes en espiral de altas velocidades. El tornado generalmente aparece a partir de un bulto en la base de una nube de tormenta. Tiene un ancho típico de decenas a cientos de metros y una vida útil de

minutos a horas. En extensión, es una de las más pequeñas de todas las tormentas, pero en violencia, se encuentra entre las más severas del mundo. **Waterspout:** columna de aire rotando violentamente, usualmente un colgante a un cúmulo o nube cumulonimbos, sobre un cuerpo de agua con su circulación llegando al agua. En el verano y la primavera, estos fenómenos suelen ser "tornados sobre el agua" que han sido generados por tormentas eléctricas. En los meses de otoño, estos generalmente comienzan como "embudos de aire frío", generados por una masa de aire frío que pasa sobre aguas mucho más cálidas. Tales trombas marinas generalmente son mucho menos intensas que los tornados y generalmente se disipan al acercarse a la costa. Las trombas marinas son más comunes en aguas tropicales o subtropicales. La definición exacta de tromba marina es discutible. En la mayoría de los casos, el término se reserva para vórtices pequeños sobre el agua que no están asociados con la rotación a escala de tormenta (es decir, son el equivalente en agua de los saltos de tierra). Pero hay una justificación suficiente para llamar prácticamente a cualquier columna de aire en rotación una tromba de agua si está en contacto con una superficie de agua.

- Other – Otro

- Unknown – Desconocido



- **Phenomenon intensity** (Intensidad del fenómeno): La precipitación es humedad liberada de la atmósfera, especialmente en partes lo suficientemente grandes como para caer sensiblemente excepto niebla y neblina (p. ej., granizo nevado, aguanieve de lluvia y llovizna). Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir entre las opciones.

Nota:

None – Ninguna: No hubo precipitaciones.

Light – Ligera:

- **Rain – Lluvia (RA):** gotas individuales fácilmente identificables, los charcos se forman lentamente, pequeñas corrientes pueden fluir en canaletas.
- **Drizzle – Llovizna (DZ):** se puede sentir en la cara pero no es visible. Produce poco escurrimiento de carreteras o techos. En general, la visibilidad se reduce, pero no menos de 1000 m.
- **Snow – Nieve (SN):** pequeños copos dispersos. Visibilidad generalmente reducida pero no menos de 1000 m.

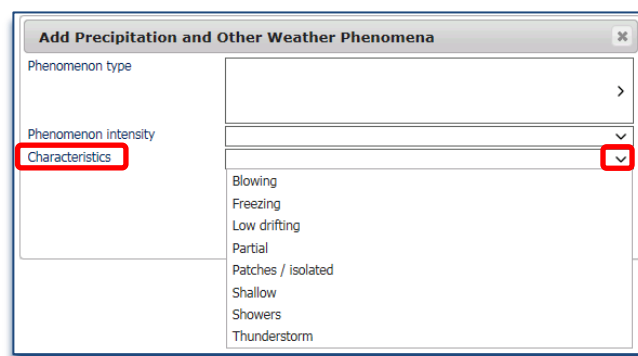
- **Hail – Granizo (GR):** Granizo escaso de pequeño tamaño, a menudo mezclado con lluvia.

Moderate - Moderada

- **Rain – Lluvia (RA):** forma rápidamente charcos, bajando las tuberías que fluyen manualmente un poco de aerosol visible sobre superficies duras.
- **Drizzle – Llovizna (DZ):** las superficies de las ventanas y las carreteras se transmiten con humedad. Visibilidad generalmente entre 400 y 1000 m.

- **Snow – Nieve (SN):** gran cantidad de escamas y visibilidad generalmente entre 400-1000 m.
 - **Hail – Granizo (GR):** Partículas lo suficientemente numerosos como para blanquear el suelo.
- Heavy – Fuerte**
- **Rain – Lluvia (RA):** Caídas en las hojas, rocío neblinoso sobre superficies duras, puede causar rugido en el techo
 - **Drizzle – Llovizna (DZ):** La visibilidad se reduce a menos de 400 m
 - **Snow – Nieve (SN):** Numerosas escamas de todos los tamaños. La visibilidad generalmente se reduce por debajo de 400 m.
 - **Hail – Granizo (GR):** una proporción de los granizos supera los 6 mm de diámetro.
- Unknown – Desconocido**

- **Characteristics** (Características): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir entre las opciones.



Nota:

Blowing – Ventisca alta (BL): Utilizado de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2, del **Anexo 03 de OACI**, con los tipos de fenómenos del tiempo presentes levantado por el viento hasta una altura de 2 m (6 ft) o más por encima del suelo.



Freezing – Englamiento (FZ): Gotitas o precipitación de agua en estado de englamiento, utilizado con los tipos de fenómenos del tiempo presente de acuerdo con las planillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2 del *Anexo 03 de OACI*.

Low drifting – Ventisca baja (DR): Utilizado de acuerdo con las planillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2, del *Anexo 03 de OACI*, con los tipos de fenómenos del tiempo presente levantados por el viento a menos de 2 m (6 ft) por encima del suelo.

Partial – Parcial (PR). Gran parte del aeródromo cubierto por niebla mientras el resto está despejado.

Patches / isolated – Bancos Aislados (BC): Bancos de niebla aislados dispersos por el aeródromo.

Shallow – Baja (Niebla) (MI): A menos de 2 m (6 ft) por encima del suelo.

Showers – Chubasco (SH): Utilizado para notificar chubascos de acuerdo con las planillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2, del *Anexo 03 de OACI*. Los chubascos que se observen en las cercanías del aeródromo (véase 4.4.2.7 del *Anexo 03 de OACI*) deberían notificarse como “VCSH” sin calificativos en cuanto al tipo o a la intensidad de la precipitación.

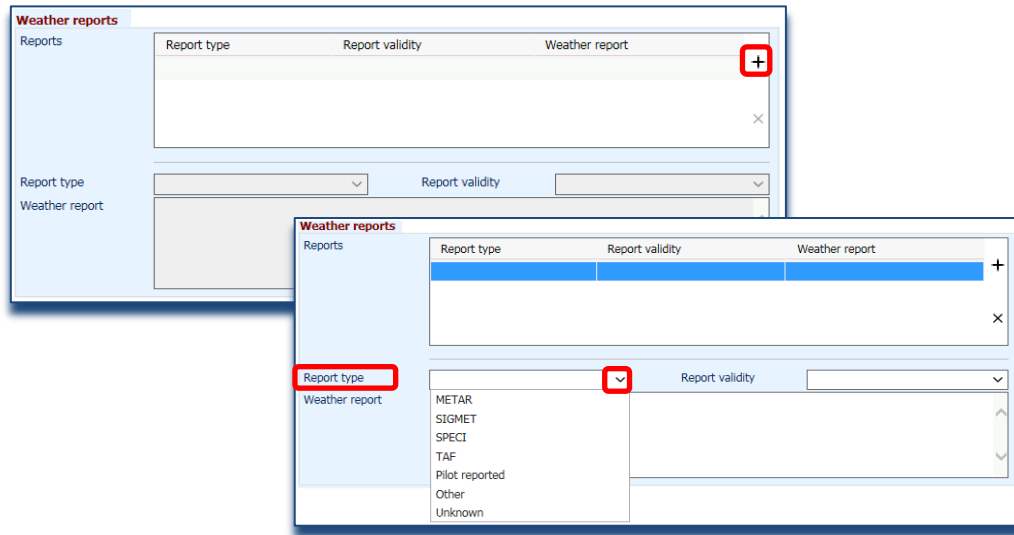
Thunderstorm – Tormenta (TS): Utilizado para notificar una tormenta con precipitación, de acuerdo con las planillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2, del *Anexo 03 de OACI*. Si se oyen los truenos o se detectan rayos y relámpagos en el aeródromo durante el período de 10 minutos que precede a la hora de observación pero no se observa ninguna precipitación en el aeródromo, debería utilizarse la abreviatura “TS” sin calificativos.

Weather reports – Informes de las condiciones del tiempo

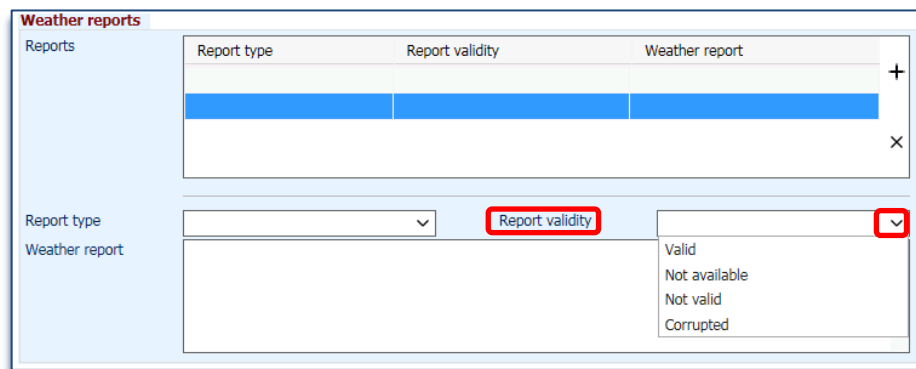
- **Reports type** (Tipo de reporte): Campo con valores predefinidos: haga clic en el señal “+” (añadir) ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir el tipo de reporte de las condiciones del tiempo (METAR / SIGMET / SPECI / TAF / Pilot Reported / Other / Unknown).

Atención:

Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en “+” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).



- **Report validity** (Validación del reporte): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las validaciones del reporte.

**Nota:**

Valid – Valido: El informe meteorológico del aeródromo está bien fundamentado y es totalmente aplicable a las condiciones particulares.

Not available – No disponible: El informe meteorológico del aeródromo no estaba disponible. No hubo informe meteorológico del aeródromo.

Not valid – No valido: El informe meteorológico del aeródromo no estaba bien fundado ni era plenamente aplicable a las condiciones particulares.

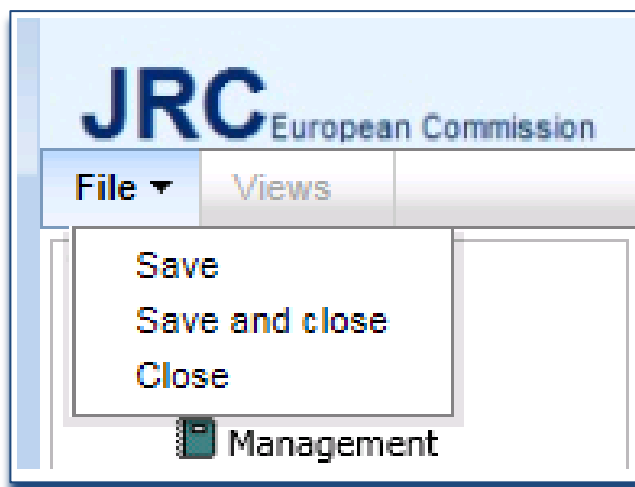
Corrupted - Corrompido: El informe meteorológico del aeródromo se alteró de la condición original o correcta por ignorancia, descuido u otras circunstancias.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícono “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).

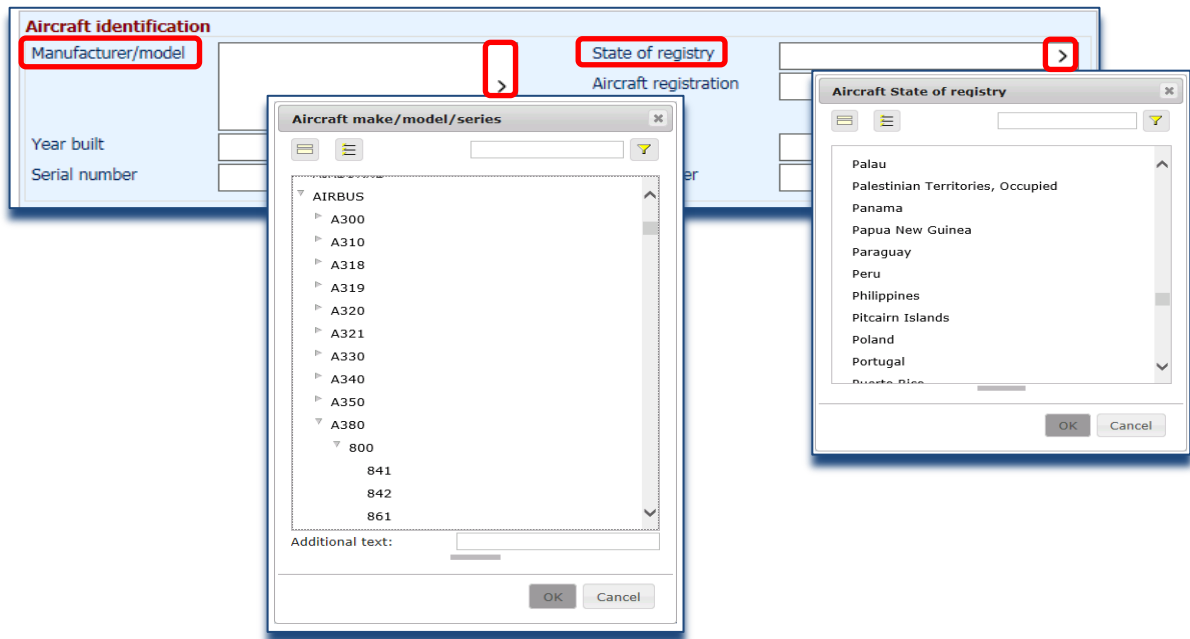


9.7. Aircraft - Aeronave

<ul style="list-style-type: none"> ▼ Occurrence Aircraft Management 	Aircraft identification			
	Manufacturer/model	<input type="text" value=""/>	State of registry	<input type="text" value=""/>
	Year built	<input type="text" value=""/>	Aircraft registration	<input type="text" value=""/>
	Serial number	<input type="text" value=""/>	Call sign	<input type="text" value=""/>
			Flight number	<input type="text" value=""/>
	Aircraft description			
	Aircraft category	<input type="text" value=""/>	Wake turb. category	<input type="text" value=""/>
	Annex 2 a/c type	<input type="text" value=""/>	GNSS installed	<input type="text" value=""/>
	Propulsion type	<input type="text" value=""/>	EFIS	<input type="text" value=""/>
	Number of engines	<input type="text" value=""/>	Landing gear type	<input type="text" value=""/>
	Mass group	<input type="text" value=""/>	Maximum t/o mass	<input type="text" value=""/> kg
			Rotorcraft mass group	<input type="text" value=""/>
Aircraft approvals				
Approval icing cond.	<input type="text" value=""/>	Approval prec appr	<input type="text" value=""/>	
Aircraft status				
Total cycles a/c	<input type="text" value=""/>	Maintenance docs	<input type="text" value=""/>	
Aircraft total time	<input type="text" value=""/> Hour(s)	Airworthiness cert.	<input type="text" value=""/>	
Aircraft operation				
Operator	<input type="text" value=""/>	Operation type	<input type="text" value=""/>	
Operator type	<input type="text" value=""/>	Flight status (STS)	<input type="text" value=""/>	
ICAO information	<input type="text" value=""/>			
Schedule type	<input type="text" value=""/>			
Ops range	<input type="text" value=""/>			
Consequences				
Aircraft damage	<input type="text" value=""/>	Recovery status	<input type="text" value=""/>	
A/C out of service	<input type="text" value=""/> Hour(s)	Loss of revenue	<input type="text" value=""/> Euro	
Cost of repair	<input type="text" value=""/> Euro			
Fuel				
Type used	<input type="text" value=""/>	Recommended type	<input type="text" value=""/>	
Fuel volume on board	<input type="text" value=""/> L	Fuel mass on board	<input type="text" value=""/> t	



Aircraft identification – Identificación de la aeronave



- **Manufacturer/model** (Fabricante/model): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene el fabricante, modelo y serie de la aeronave.
- **State of registry** (Estado de registro): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados.
- **Year Built** (Año de fabricación): Campo con entrada manual. Insertar el número el año de la fabricación de la aeronave en formato AAAA. (p.ej. 1999, 2017).
- **Aircraft registration Call sign** (Registro de la aeronave – indicativo de llamada): Campo con entrada manual. Insertar el indicativo de llamada del vuelo, caso tenga (p.ej. BRS 1971).


- **Flight number** (Número del vuelo): Campo con entrada manual. Insertar el indicativo de número del vuelo, caso tenga (p.ej. AR 0998).

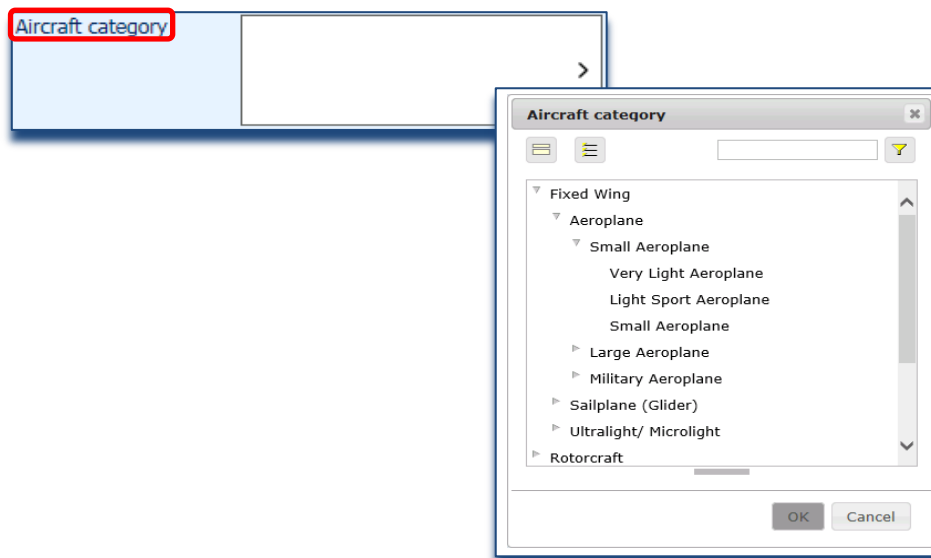
Aircraft description – Descripción de la aeronave

Aircraft description	
Aircraft category	<input type="text" value=">"/>
Annex 2 a/c type	<input type="text" value=">"/>
Propulsion type	<input type="text" value="v"/>
Number of engines	<input type="text"/>
Mass group	<input type="text" value="v"/>
Wake turb. category	<input type="text" value="v"/>
GNSS installed	<input type="text" value="v"/>
EFIS	<input type="text" value="v"/>
Landing gear type	<input type="text" value=">"/>
Maximum t/o mass	<input type="text"/> kg
Rotorcraft mass group	<input type="text" value="v"/>

- **Aircraft category** (Categoría de la aeronave): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las categorías de las aeronaves.

Atención:

Para todas las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría).





Fixed wing - Ala fija

1. Aeroplane

1.1 Small Aeroplane

1.1.1 Very Light Aeroplane (Avión muy ligero):

Aeronave no acrobática, solo día VFR y:

- MTOW \leq 750 kg y velocidad de pérdida de control, VSO \leq 83 kmh (45 kts) CAS en MTOW en la configuración de aterrizaje.

1.1.2 Light Sport Aeroplane (Avión deportivo ligero)

Aeronaves para el día VFR solamente operaciones que son:

- MTOW \leq 600 kg o \leq 650 kg si está destinado a funcionar en agua.
- Max. velocidad de pérdida de control, VSO \leq 83 kmh (45 kts) CAS en MTOW y CofG más crítico.
- \leq 2 personas, incluido el piloto.
- Motor único, sin turbina o unidad de propulsión eléctrica, con una hélice.
- Una cabina no presurizada.

1.1.3 Small Aeroplane (Pequeño avión)

Aviones normales, de servicios públicos y acrobáticos con \leq 9 asientos de pasajeros y un MTOW \leq 5,670 kg (12,500 lb) o aviones de pasajeros de dos motores con \leq 19 asientos de pasajeros y un MTOW \leq 8618 kg (19,000 lb).

1.2 Large Aeroplane

1.2.1 Large Aeroplane (Avión grande)

Aviones grandes con motor de turbina.

1.3 Military (Militar)

1.3.1 Fast jet/ combat aeroplane (Avión de combate / jet rápido)

Un avión de combate militar es un avión rápido de alta velocidad utilizado para la defensa aérea, como el combate aire-aire y / o los efectos cinéticos en el suelo. Estos aviones generalmente están equipados con una variedad de sistemas de armas.

1.3.2 Other military aeroplane (Otro avión militar)

Cualquier otro avión militar que no sea un avión de reacción / jet rápido. Esto solo incluye los aviones que son utilizados exclusivamente por los militares, no los tipos de aeronaves civiles utilizadas para operaciones militares.

2. Sailplane

2.1 Non-Powered Sailplane (Glider) (Avión sin motor (planeador))

Planeadores donde el máximo. peso \leq 750 kg.

2.2 Powerplant sailplane (Planeador motor)

2.2.1 Fixed powerplant installation (Instalación fija del motor)

Veleros motorizados de motor único con un valor de diseño $W / b^2 < 3 \text{ kg} / \text{m}^2$ y máx. peso \leq 850 kg. Instalación fija del motor.

2.2.2 Retractable powerplant (Motor retráctil)

Veleros motorizados de motor único con un valor de diseño $W / b^2 < 3 \text{ kg} / \text{m}^2$ y máx. peso \leq 850 kg. Potencia retráctil.

2.3 Ultralight Sailplane (Glider)

2.3.1 Single Seat Ultralight Sailplane (Ultraligero de solo un asiento)

Sailplane, debajo de 80 kg.

2.3.2 Two Seat Ultralight Sailplane (Ultraligero de dos asientos)

Ultraligero, debajo de 100 kg.

2.4 Ultralight/ Microlight (Ultraligero / Ultraligero)

2.4.1 Fixed-wing (Ala fija)

- Avión terrestre: menos de 300 kg para una aeronave de uno asiento, menos de 450 kg para una aeronave de dos asientos.

- Anfibios: 330 kg para un anfibio o un hidroavión de uno asiento; o 495 kg para un anfibio o hidroavión con dos asientos, siempre que opere tanto como hidroavión como como avión terrestre, caiga por debajo de ambos límites MTOM, según corresponda;

- 472,5 kg para un avión de tierra, con dos asientos equipado con un sistema de paracaídas de recuperación total montado en el fuselaje;

- 315 kg para un avión de superficie simple equipado con un sistema de paracaídas de recuperación total montado en el fuselaje;

- y, para aviones, tener la velocidad de pérdida o la velocidad de vuelo constante mínima en la configuración de aterrizaje que no supere los 35 nudos de velocidad de aire calibrada (CAS).



2.4.2 Flex-Wing (Ala flexible)

- Avión terrestre: menos de 300 kg para una aeronave de uno asiento, menos de 450 kg para una aeronave con dos asientos.
- Anfibios: 330 kg para un anfibio o un hidroavión de uno asiento; o 495 kg para un anfibio o hidroavión con dos asientos, siempre que opere tanto como hidroavión como como avión terrestre, caiga por debajo de ambos límites MTOM, según corresponda;
- 472,5 kg para un avión de tierra, con dos asientos equipado con un sistema de paracaídas de recuperación total montado en el fuselaje;
- 315 kg para un avión de superficie simple equipado con un sistema de paracaídas de recuperación total montado en el fuselaje;
- y, para aviones, tener la velocidad de pérdida o la velocidad de vuelo constante mínima en la configuración de aterrizaje que no supere los 35 nudos de velocidad de aire calibrada (CAS).

Rotorcraft (Helicóptero)

1. Helicopter Helicóptero

1.1 Small/light Helicopter (Helicóptero pequeño / ligero)

1.1.1 Very Light Helicopter (Helicóptero muy pequeño)

Helicópteros restringidos al funcionamiento VFR diurno y:

- ≤ 600 kg MTOW
- ≤ 2 ocupantes
- Diseño simple
- No funciona con turbina o cohete

1.1.2 Small Helicopter (Pequeño helicóptero)

Peso máximo de 3,175 kg (7,000 lb) y ≤ 9 asientos de pasajeros.

1.1.3 Ultralight Helicopter (Helicóptero Ultraligero)

- Helicóptero terrestre: menos de 300 kg para una aeronave de uno asiento, menos de 450 kg para una aeronave con dos asientos.
- Anfibios: 330 kg para un anfibio o flotador-helicóptero de uno asiento; o 495 kg para con dos asientos para un anfibio o flotador, con la condición de que, cuando opera tanto como helicóptero flotante como helicóptero terrestre, caiga por debajo de ambos límites de MTOM, según corresponda;

1.2 Large Helicopter (Gran helicóptero)

1.3 Military Helicopter (helicóptero militar)

Un helicóptero militar, incluidos los utilizados para la entrega de armas.
No utilizar para helicópteros civiles que se utilizan para operaciones militares.

2. Gyroplane**2.1 Gyroplane single seat** (Giroplano de uno asiento)**2.2 Gyroplane two seats**(Giroplano de dos asientos)**Lighter-than-air** (Más liviano que el aire)**1. Balloon** (Globo)**1.1 Free Gas Balloon** (globo de gas libre)

Globos tripulados, manuales que cambian su elevación en virtud del gas que es más ligero que el aire.

1.2 Hot Air Balloon

Globos manuales tripulados que obtienen su sustentación de:

* Aire caliente

* Una combinación de aire caliente y un gas no inflamable, más ligero que el aire.

1.3 Tethered Gas Balloon

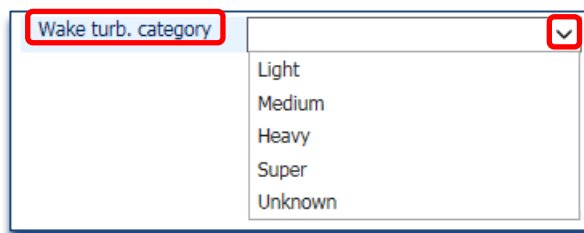
Globos amarrados que derivan su elevación en virtud del gas que es más ligero que el aire.

2. Airship**2.1 Gas Airship** (Dirigible de gas)**2.1.1 Rigid Structure** (Estructura rígida)**2.1.2 Non-rigid Structure** (Estructura no rígida)**2.2 Hot Air Airship** (Dirigible de gas caliente)**2.3 Other** (otro)



Other (Otro)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Hang-glider (ala delta) <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Powered Hang-glider (ala delta con motor) 1.2 Non-powered Hang-glider (ala delta sin motor) 2. Paraglider <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Powered Paraglider (parapente motorizado) 2.2 Non-powered Paraglider (parapente no motorizado) 2.3 Para-motors/para-planes (para-motores / para-aviones) 2.4 Parachute (paracaídas) 2.5 Rocket (cohete) 2.6 Other (Otro) 2.7 Space Plane (aeronaves espaciales)
Hybrid (Híbrido)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tilt Rotor: un avión híbrido (por ejemplo, Osprey) que puede funcionar tanto como un avión como un helicóptero.
RPAS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fixed-wing RPAS (RPAS de ala fija utilizado para cualquier propósito). 2. Rotary-wing RPAS (RPAS de ala giratoria utilizado para cualquier propósito). 3. Balloon RPAS (RPAS de globo utilizado para cualquier propósito). 4. Unmanned Aircraft below 150 (Avión no tripulado por debajo de 150kg).
Unknown
An aircraft of unknown category.

- **Wake turb. Category** (Categoría por estela turbillonaria): Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las categorías de turbulencia de la aeronave.



The image shows a screenshot of a software interface. A dropdown menu is open for the field 'Wake turb. category'. The menu lists five options: 'Light', 'Medium', 'Heavy', 'Super', and 'Unknown'. The 'Wake turb. category' label is highlighted with a red box, and the dropdown arrow is also highlighted with a red box.

Nota:

- **Light** – ligera: los tipos de aeronaves de 7 000 kg o menos.
- **Medium** – mediana: los tipos de aeronaves de masa inferior a 136 000 kg y de más de 7 000 kg.
- **Heavy** – pesada: todos los tipos de aeronaves de 136 000 kg o más (excepto A-380 o similares);
- **Super** – Súper: A-380 o similares.
- **Unknown** - Desconocido.

- **GNSS installed** (Sistema global de navegación por satélite instalado): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - Desconocido.

Es un sistema mundial de determinación de posición y tiempo que incluye uno o más grupos satelitales, receptores de aeronaves y monitoreo de integridad del sistema, aumentados según sea necesario para soportar el rendimiento de navegación requerido para la operación prevista.

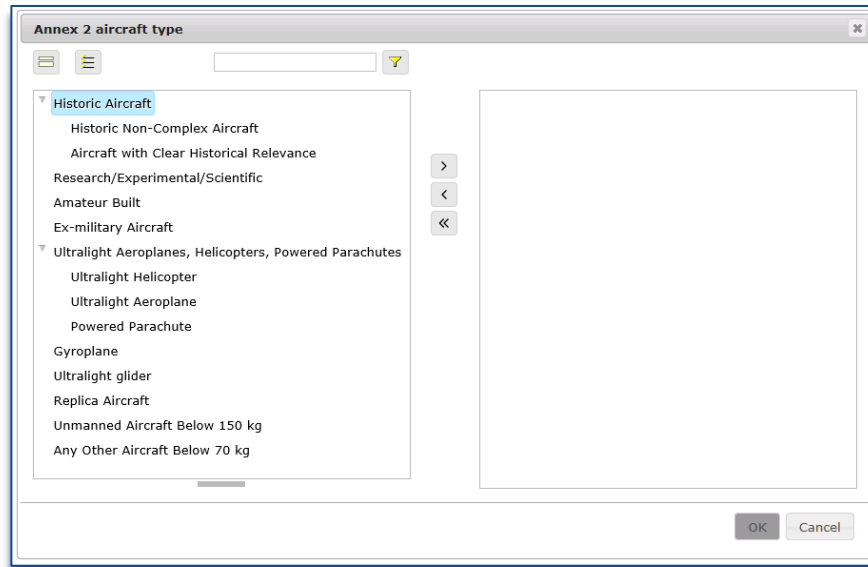
- **EFIS** (Sistema electrónico de instrumentos de vuelo): Información acerca de la instalación del sistema electrónico de instrumentos de vuelo. Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes Full** – Sí completo / **Yes Partial** – Sí parcialmente / **No** -No / **Unknown** - Descnocado.



- **Annex 2 a/c type** (Tipo de aeronave conforme Anexo 2): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de aeronaves, conforme Anexo 2.

Atención:

Para algunas de las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías.



Nota:

Historic Aircraft

Historic Non-Complex Aircraft - Aviones históricos no complejos

Aeronave no compleja cuya:

- el diseño inicial se estableció antes del 1 de enero de 1955, y
- la producción se detuvo antes del 1 de enero de 1975

Aircraft with Clear Historical Relevance - Aeronave con clara relevancia histórica

Un avión con clara relevancia histórica, relacionado con:

- una participación en un evento histórico digno de mención, o
- un paso importante en el desarrollo de la aviación, o
- un papel importante desempeñado en las fuerzas armadas de un Estado miembro

Research/Experimental/Scientific - Pesquisa / Experimental / Científico

Aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para fines de investigación, experimentales o científicos, y que probablemente se producirán en cantidades muy limitadas.

Amateur Built - Construido aficionado

Una aeronave de la cual al menos el 51% es construido por un aficionado, o una asociación de aficionados sin ánimo de lucro, para sus propios fines y sin ningún objetivo comercial;

Ex-military Aircraft - Aeronave ex - militar

Aeronaves que han estado al servicio de fuerzas militares, a menos que la aeronave sea de un tipo para el cual la Agencia haya adoptado una norma de diseño

Ultralight Aeroplanes, Helicopters, Powered Parachutes - Aviones ultraligeros, helicópteros, paracaídas propulsados**Ultralight Helicopter** - Helicóptero Ultraligero

- Helicóptero terrestre: menos de 300 kg para una aeronave monoplaza, menos de 450 kg para una aeronave de dos plazas.
- Anfibios: 330 kg para un anfibio o flotador-helicóptero monoplaza; o 495 kg para un biplaza de anfibio o flotador, con la condición de que, cuando funciona tanto como helicóptero flotante como helicóptero terrestre, caiga por debajo de ambos límites MTOM, según corresponda.

Ultralight Aeroplane - Avión Ultraligero

- Avión terrestre: menos de 300 kg para una aeronave monoplaza, menos de 450 kg para una aeronave de dos plazas.
- Anfibios: 330 kg para un anfibio o un hidroavión monoplaza; o 495 kg para un anfibio o hidroavión biplaza, siempre que opere tanto como hidroavión como como avión terrestre, caiga por debajo de ambos límites MTOM, según corresponda;

Powered Parachute - Paracaídas motorizado

Paracaídas motorizado con no más de dos asientos

Gyroplane – Giroplano

Giroplanos simples y biplaza con una masa máxima de despegue que no exceda los 560 kg

Ultralight glider - Planeador ultraligero

Planeadores con una masa máxima vacía, de no más de 80 kg en monoplazas o de 100 kg en los de dos plazas, incluidos los lanzados desde los pies;

Replica Aircraft - Réplica de aviones

Réplicas de aeronaves que cumplen los criterios de una aeronave histórica o ex-militar, para las cuales el diseño estructural es similar al de la aeronave original

Unmanned Aircraft Below 150 kg - Avión no tripulado por debajo de 150 kg


Aviones no tripulados con una masa operativa de no más de 150 kg;

Any Other Aircraft Below 70 kg - Cualquier otra aeronave por debajo de 70 kg

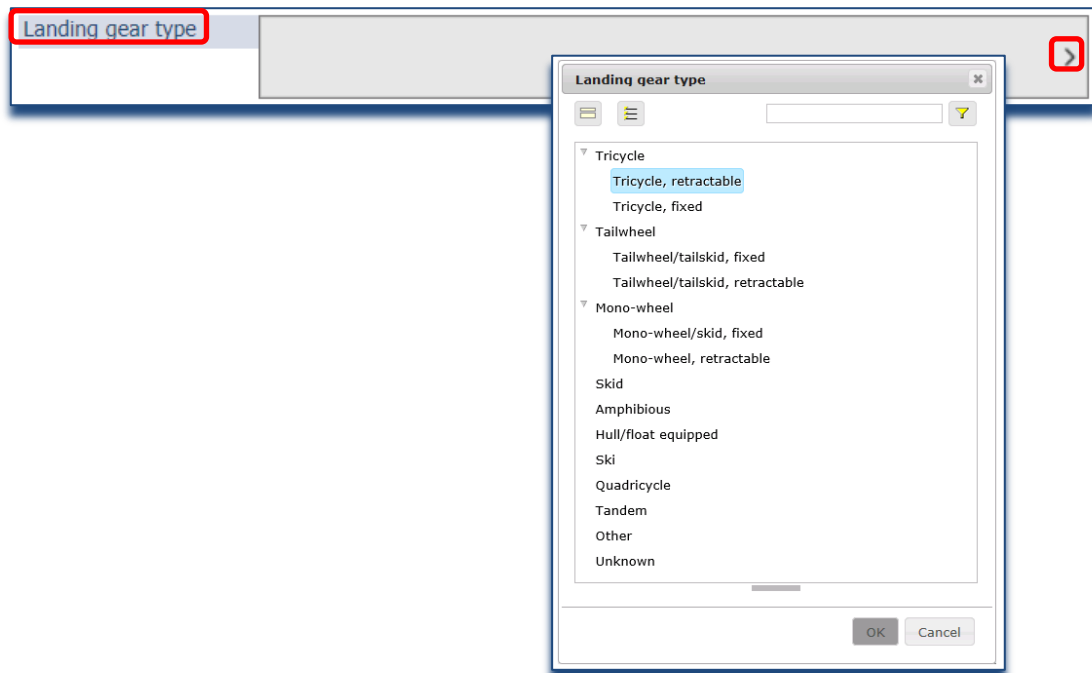
Cualquier otra aeronave que tenga una masa máxima en vacío, incluido combustible, de no más de 70 kg



Atención:

Para algunas de las categorías tenemos la posibilidad de seleccionar las sub categorías (cuando existe el ícono , es posible añadir una sub categoría).

- **Landing gear type** (Tipo del tren de aterrizaje): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos del tren de aterrizaje.



Nota:

Tricycle:

Tricycle Retractable– Triciclo retráctil: El tren de aterrizaje triciclo consiste en una rueda delantera (nariz) y conjuntos de ruedas ubicados en la parte posterior del centro de gravedad de la aeronave. El engranaje de la nariz es orientable por medio de los pedales del timón. El tren de aterrizaje se puede retraer en el cuerpo (o ala). Esto incluye los trenes de aterrizaje en los que el avión, además del triciclo, está soportado por un engranaje central como en el MD11

Tricycle, fixed – Triciclo fijo: El tren de aterrizaje triciclo consiste en una rueda delantera (nariz) y dos o más conjuntos de ruedas situados a popa del centro de

gravedad de la aeronave. El engranaje de la nariz es orientable por medio de los pedales del timón. Es fijo, es decir, no puede retraerse dentro del cuerpo o ala.

Tailwheel

Tailwheel - Rueda trasera: la rueda trasera / tailskid fija es un tren de aterrizaje que consta de dos conjuntos de ruedas adelante del centro de gravedad de la aeronave y un conjunto de ruedas más pequeño o patín a popa del centro de gravedad. El tren de aterrizaje no puede retraerse.

Tailwheel/tailskid retractable - El tipo de tren de aterrizaje con rueda trasera retráctil: La rueda trasera incogible Tailwheel / Tailskid es un tren de aterrizaje que consiste en conjuntos de dos ruedas retráctiles hacia adelante del centro de gravedad de la aeronave y un conjunto de ruedas más pequeño o patín hacia atrás del centro de gravedad, que puede ser retráctil.

Mono-wheel

Mono-wheel - Mono-rueda: Este término se usa para un tren de aterrizaje que consiste en una rueda o patín centrado. Los soportes adicionales pueden incluir ruedas o patines más pequeños. El tren de aterrizaje no puede retraerse.

Mono-wheel retractable - Tren de aterrizaje retráctil mono-rueda: Este término se usa para un tren de aterrizaje que consiste en una rueda centrada retráctil. Los soportes adicionales pueden incluir ruedas o patines más pequeños, que pueden ser retráctiles.

Skid – Patines: Skid es un tren de aterrizaje que consiste en un conjunto de vigas que sostienen al avión en el suelo. Los deslizamientos generalmente se encuentran en helicópteros.

Amphibious – Anfibio: Anfibio es un tren de aterrizaje que está diseñado para operar en el agua a través del fuselaje de la aeronave o flotadores conectados al fuselaje y para operar en tierra a través del tren de aterrizaje con ruedas.

Hull/float equipped - casco / flotador equipado: Este término se usa para un tren de aterrizaje que está diseñado para operar en el agua a través del fuselaje del avión o mediante flotadores conectados al fuselaje y no incluye el tren de aterrizaje con ruedas.

Ski – Esquí El esquí es un tren de aterrizaje diseñado para acomodar operaciones en nieve y hielo cuadríciclo.



Quadricycle – cuadríciclo: Este término se utiliza para un tren de aterrizaje que consta de cuatro conjuntos de ruedas retráctiles: dos delanteros y dos a popa del centro de gravedad de la aeronave.

Tandem – Tándem: El tipo de tren de aterrizaje era un tándem: Este término se usa para un tren de aterrizaje que consiste en conjuntos de dos ruedas retráctiles montados en la línea central del avión uno detrás del otro. Los soportes adicionales pueden incluir ruedas o patines más pequeños. El tren de aterrizaje en tándem también se conoce como tren de aterrizaje de bicicletas.

Other – Otro: El tipo de tren de aterrizaje era diferente a uno de los enumerados anteriormente.

Unknown – Desconocido: El tipo de tren de aterrizaje era desconocido.

- **Propulsion type** (Tipo de propulsión): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.

The image shows a dropdown menu for the field 'Propulsion type'. The menu is open, displaying a list of options: Electrical, Reciprocating, Turboprop, Turbofan, Turbojet, Turboshaft, None, Other, and Unknown. The 'Propulsion type' label is highlighted with a red box, and the dropdown arrow is also highlighted with a red box.

Nota:

Electrical – Eléctrico

Reciprocating – **Motor Alternativo**: un motor, especialmente un motor de combustión interna, en el que un pistón o pistones que se mueven hacia adelante y hacia atrás trabajan sobre un cigüeñal u otro dispositivo para crear un movimiento de rotación. También incluye aquí: **Motor rotativo** - Un motor, especialmente un motor de

combustión interna, en el que la presión de la combustión está contenida en una cámara formada por parte de la carcasa y sellada por una cara del rotor triangular sobre un cigüeñal u otro dispositivo para crear un movimiento de rotación. Al igual que un motor de pistón, el motor rotativo usa la presión creada cuando se quema una combinación de aire y combustible. En un motor de pistón, esa presión está contenida en los cilindros y fuerza a los pistones a moverse hacia adelante y hacia atrás. Las bielas y el cigüeñal convierten el movimiento alternativo de los pistones en un movimiento giratorio que puede usarse para impulsar un automóvil. En un motor rotativo, la presión de la combustión está contenida en una cámara formada por parte de la carcasa y sellada por una cara del rotor triangular, que es lo que usa el motor en lugar de pistones.

Turboprop - Motor Turbo-Prop: Un núcleo de turborreactor simple con la adición de una caja de engranajes de reducción de salida de hélice y un eje de hélice.

Turbofan – turboventilador: Un turborreactor en el que se obtiene empuje propulsor adicional al extender una parte del compresor o las palas de la turbina fuera de la carcasa interna del motor. Las cuchillas extendidas impulsan el flujo de aire de derivación a lo largo del eje del motor, pero entre la carcasa interna y externa del motor. Este aire no se quema, pero proporciona un empuje adicional causado por el efecto de propulsión que le imparte el extendido del compresor. Tipos de Turbo-Fan 1. **Low Bypass** - Puente bajo; 2. **Medium Bypass** - Puente medio; 3. **High Bypass** - Puente alto; 4. **Ultra-High Bypass** - Ultra-High Bypass

Turbojet – Motor turborreactor: Un motor a reacción que incorpora un compresor de aire impulsado por turbina para absorber y comprimir el aire para la combustión de combustible (o para calentar mediante un reactor nuclear), los gases de combustión (o el aire caliente) que se utilizan para girar la turbina y para crear un jet de producción de empuje. A menudo se llama turborreactor.

Turboshaft- Motor de eje a reacción: Un motor de turbina de gas diseñado para su uso en aeronaves de ala giratoria. Los motores de turboeje proporcionan potencia a una unidad de transmisión conectada a un rotor, en lugar de a una hélice.

None – Ninguno: El avión era un planeador

Other – Otro: El tipo de propulsión era diferente a uno de los enumerados anteriormente.

Unknown – Desconocido: El tipo de propulsión era desconocido.

- **Number of engines** (Cantidad de motores): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de motores en forma de número, caso tenga (p.ej. 4 – para las aeronaves que tengan cuatro motores).
- **Mass group** (Grupo de masa de la aeronave): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir uno de los grupos de masa de la aeronave involucrada.

Mass group	▼
0-2 250 Kg	
2 251 to 5 700 Kg	
5 701 to 27 000 Kg	
27 001 to 272 000 Kg	
> 272 000 Kg	
Unknown	

Atención:

Utilizable solo para aeronaves. Para helicópteros utilizar **Rotorcraft mass group**.

- **Maximum t/o mass (kg)** (Masa máxima de despegue):- Campo con entrada manual. Insertar la masa máxima permitida en numeral (p.ej. 9600 para 9600 kg).

Atención:

La masa máxima permitida de despegue de la aeronave de acuerdo con el Certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.

Aircraft description

Maximum t/o mass

kg

kg
t
lb

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "kg" es posible cambiar para t (tonelada) o lb (libras).

- **Rotorcraft mass group** (Grupo de masa del helicóptero): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir uno de los grupos de masa del helicóptero involucrado.

Rotorcraft mass group

0-2250 kg
2251-3175 kg
> 3175 kg

Atención:

La masa máxima permitida de despegue del helicóptero de acuerdo con el Certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.

Aircraft Approvals – Certificaciones de la aeronave

- **Approval icing cond.** (Condiciones aprobada de hielo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.

A screenshot of a dropdown menu. The label 'Approval icing cond.' is highlighted with a red box. The dropdown is open, showing a list of options: 'No', 'Yes-light', 'Yes-moderate', 'Yes-severe', and 'Unknown'. A red box highlights the dropdown arrow icon in the top right corner.

- **Approval prec appr** (Categoría de aproximación de precisión aprobada): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.

A screenshot of a dropdown menu. The label 'Approval prec appr' is highlighted with a red box. The dropdown is open, showing a list of options: 'CAT I', 'CAT II', 'CAT III A', 'CAT III B', 'CAT III C', 'None', and 'Unknown'. A red box highlights the dropdown arrow icon in the top right corner.

Nota:

CAT I. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

- a) una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft); y
- b) visibilidad no inferior a 800 m, o un alcance visual en la pista no inferior a 550

m.

CAT II. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

- a) una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft), pero no inferior a 30 m (100 ft);

y

- b) un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAT III A. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

- a) una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft), o sin limitación de altura de decisión; y
- b) un alcance visual en la pista no inferior a 175 m.

CAT III B. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

- a) una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin limitación de altura de decisión; y
- b) un alcance visual en la pista inferior a 175 m, pero no inferior a 50 m.

CAT III C. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

Nota.— Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT IIIA, pero con un RVR de la CAT IIIB, se consideraría operación de la CAT IIIB o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II).

None – Ninguno - La aeronave no fue aprobada para un acercamiento y aterrizaje de precisión.

Unknow - Desconocida.



Aircraft status Estado de la aeronave

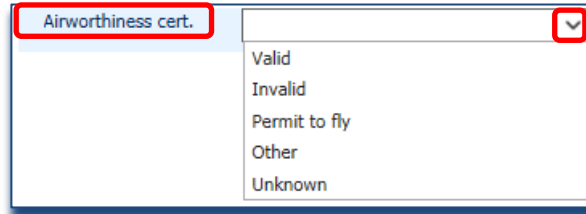
Aircraft status			
Total cycles a/c	<input type="text"/>	Maintenance docs	<input type="text" value="v"/>
Aircraft total time	<input type="text"/> Hour(s)	Airworthiness cert.	<input type="text" value="v"/>

- **Total cycles a/c** (Ciclos totales): Campo con entrada manual. Insertar el total de ciclos de la aeronave (p.ej. 500).
- **Aircraft total time (Hours)** (Horas totales de la aeronave): Campo con entrada manual. Insertar el total de horas de vuelo de la aeronave (p.ej. 51.5 – para cincuenta una horas con treinta minutos). **Observar que el campo horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).**
- **Maintenance docs** (Documentos de mantenimiento): Estado de los documentos de mantenimiento - Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.

Información acerca del estado de la documentación de mantenimiento, es decir, actualizada o no. Por ejemplo: versión de mantenimiento. Un documento que contiene una certificación que confirma que el trabajo de mantenimiento al que se refiere se ha completado de manera satisfactoria, de acuerdo con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos de la organización de mantenimiento o en un sistema equivalente.

Maintenance docs	<input type="text" value="v"/>
	Current
	Not current
	Other
	Unknown

- **Airworthiness cert.** (Certificado de aeronavegabilidad): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.



A screenshot of a software interface showing a dropdown menu. The menu is titled "Airworthiness cert." and is currently open, displaying five options: "Valid", "Invalid", "Permit to fly", "Other", and "Unknown". The "Airworthiness cert." label is highlighted with a red box, and the dropdown arrow is also highlighted with a red box.

Certificado proporcionado por la organización gubernamental nacional de la Parte Contratante responsable de regular la aeronavegabilidad y certificación ambiental, aprobación o aceptación de productos aeronáuticos, que establece que la aeronave es apta para volar.

Nota:

- **Valid** - Válido (el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave se completó correctamente y actualizado).
- **Invalid** - Inválido (el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave no se completó correctamente o no estaba actualizado).
- **Permit to fly** – Permiso de vuelo
- **Other** - Otro (el avión no requirió un Certificado de aeronavegabilidad).
- **Unknown** - Desconocido (no se determinó la validez ni la necesidad de un certificado de aeronavegabilidad).

Atención:

Permit to fly es en general utilizado cuando el certificado de aeronavegabilidad esta temporariamente invalido. En caso de que una aeronave no cumpla plenamente los requisitos de aeronavegabilidad, los reglamentos acerca de aeronavegabilidad de las CAA's pueden contar con disposiciones para la expedición de una aprobación, autorización o **permiso de vuelo especial**, siempre que la aeronave sea capaz de efectuar un vuelo seguro:

- a) una prueba en vuelo exigida después de una modificación o reparación durante un proceso de solicitud de un certificado de tipo suplementario;
- b) el envío de la aeronave a una base donde se ha de efectuar el mantenimiento o a un lugar de depósito;
- c) la entrega de la aeronave; o
- d) la evacuación de la aeronave de una zona de peligro inminente o en casos de fuerza mayor.



Atención 2:


Permit to fly – Permiso de vuelo

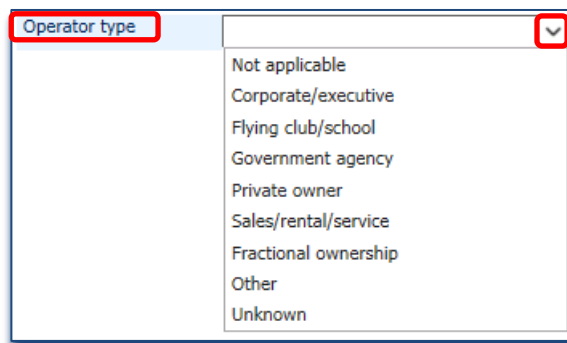
Al expedir un permiso de vuelo especial, se deben prescribir las limitaciones apropiadas para reducir al mínimo el peligro para las personas y los bienes. Se consideran esenciales las siguientes limitaciones en todos los permisos especiales de vuelo:

- a) la copia del permiso debe estar a bordo de la aeronave en todo momento cuando se opera bajo los términos del permiso;
- b) se deben exhibir en la aeronave las marcas de matrícula que le fueron asignadas por el Estado de matrícula de conformidad con los requisitos de ese Estado;
- c) **no se deben transportar personas ni bienes por remuneración o arrendamiento;**
- d) **no se deben transportar personas en la aeronave a menos que sean esenciales para el propósito del vuelo y se les haya advertido de los contenidos de la autorización y la condición de aeronavegabilidad de la aeronave;**
- e) solo debe operar la aeronave una tripulación que esté al tanto del objetivo del vuelo y de las restricciones impuestas y posea certificados o licencias apropiadas que sean aceptables para el Estado de matrícula;
- f) todos los vuelos deben llevarse a cabo de manera de evitar las zonas donde los vuelos puedan implicar una exposición peligrosa para las personas o bienes;
- g) todos los vuelos deben llevarse a cabo dentro de las limitaciones operativas de rendimiento prescritas en el manual de vuelo del avión y las limitaciones adicionales especificadas por el Estado de matrícula para el vuelo en particular; y
- h) se debe especificar el período de validez del permiso.

Aircraft Operation – Operación de la aeronave

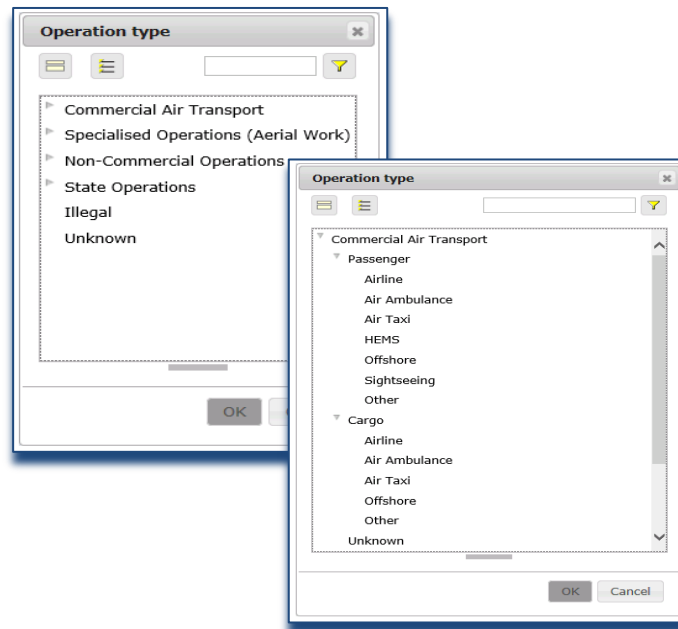
Aircraft operation	
Operator	<input type="text" value=""/>
Operator type	<input type="text" value=""/>
ICAO information	<input type="text" value=""/>
Schedule type	<input type="text" value=""/>
Ops range	<input type="text" value=""/>
Operation type	<input type="text" value=""/>
Flight status (STS)	<input type="text" value=""/>

- **Operator** (Operador): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los Estados. En los Estados tenemos la posibilidad de seleccionar los operadores existentes en los Estados (cuando existe el ícono , es posible añadir una información más específica).
- **Operator type** (Tipo de Operador): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de operador. (**Not applicable** – no aplicable / **Corporate/executive** – Corporación o ejecutivo / **Flying club/school** – Clubes o escuelas de vuelo / **Government agency** – Agencias gubernamentales / **Private owner** – Propietario privado / **Sales/rental/service** – Ventas/alquiler/servicio / **Fractional ownership** – Propiedad fraccional / **Other** – Otros / **Unknown** – desconocida).





- **Operation type** (Tipo de Operación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de operación. En cada uno de ellos tenemos la posibilidad de seleccionar los tipos de operación más específicos.



Atención:

Especial atención en la correcta clasificación de los tipos de operación una vez que este campo va a permitir que sean realizadas análisis más especializadas en la Región SAM (p.ej. accidentes en la aviación agrícola, de instrucción, de gobierno etc) y con esto hacer un trabajo más personal en virtud de las particularidades de cada Estado.

Commercial Air Transport (transporte aéreo comercial)	
Una operación de aeronave que implique el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler.	
Passenger (Pasajero)	
Un vuelo que transporta uno o más pasajeros de ingresos. Nota: esto incluye los vuelos que llevan, además de los pasajeros, correo o carga.	
Airline Línea aérea	Vuelos bajo demanda y regulares para el transporte aéreo de pasajeros, o la combinación de pasajero, carga o correo a cambio de una remuneración.
Air Ambulance Ambulancia aerea	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte específico de personas enfermas o heridas.
Air taxi Táxi Aéreo	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte aéreo de pasajeros, o la combinación de pasajero, carga o correo a cambio de una remuneración, generalmente realizada con aeronaves más pequeñas (30 asientos como máximo o 3 400 kg de capacidad máxima de carga útil).
HEMS HEMS	Vuelo del Servicio Médico de Emergencia por Helicóptero (HEMS). Un vuelo en helicóptero que opera bajo la aprobación de HEMS, cuyo propósito es facilitar la asistencia médica de emergencia, donde el transporte inmediato y rápido es esencial, llevando: <ul style="list-style-type: none"> (i) Personal médico; o (ii) Suministros médicos (equipo, sangre, órganos, drogas); o (iii) Personas enfermas o heridas y otras personas directamente involucradas.
Offshore	Un vuelo para el transporte de pasajeros o una combinación de pasajeros y carga bajo remuneración y hacia una instalación en alta mar.
Sightseeing Panorámico	Un vuelo para el transporte aéreo de pasajeros por remuneración que regresa al punto de partida.
Other	Otro
Cargo (carga)	
Esto se debe usar solo para servicios de carga completa. La carga incluye carga, equipaje no acompañado y correo.	
Airline Línea aérea	Vuelos bajo demanda y regulares para el transporte aéreo de carga, o la combinación de carga o correo a cambio de una remuneración.
Air Ambulance Ambulancia aerea	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte específico de órganos humanos.
Air taxi Táxi Aéreo	Vuelos bajo demanda y no regulares para el transporte aéreo de carga, o la combinación de carga o correo a cambio de una remuneración, generalmente realizada con aeronaves más pequeñas (p.ej. transporte de billetes o monedas).
Offshore	Un vuelo para el transporte de carga bajo remuneración y hacia una instalación en alta mar.
Other	Otro
Unknown	Desconocido
Unknown - Desconocido	



Specialised Operations Operaciones especializadas	
Trabajo aéreo: Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc. Anexo 6 Parte 1, Capítulo 1.	
Aerial Advertising Publicidad aérea	Un vuelo para llevar a cabo publicidad aérea (por ejemplo, remolque de pancartas).
Aerial Observation Observación aérea	Un vuelo para realizar observaciones aéreas (por ejemplo, multitudes, etc.).
Aerial Patrol Patrulla aérea	Un vuelo para llevar a cabo patrullas aéreas (por ejemplo, controles de oleoductos)
Aerial Survey Censo aéreo	Un vuelo para llevar a cabo censos aéreos
Agricultural Agrícola	Un vuelo para atender las necesidades agrícolas (por ejemplo, fumigación de cultivos, etc.). Esto incluye vuelos hacia y desde el área de pulverización.
Airshow/Race Show / carrera aéreas	Vuelos realizados en conjunciones con airshows / carreras aéreas.
Construction/Sling load Construction	Un vuelo para ayudar en trabajos de construcción o transportar cargas de honda (que no sean vuelos de corta)

Specialised Operations Operaciones especializadas	
Operación de una aeronave en la que se utiliza una aeronave para servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, observación y patrullaje, búsqueda y rescate, publicidad aérea, etc.	
Logging	Un vuelo para llevar a cabo actividades de tala
Parachute drop Paracaidista	Un vuelo de transporte de paracaidistas.
Photography Fotografía	Un vuelo para realización de fotografía aérea
Towing Remolque	Un vuelo para remolcar otra aeronave (por ejemplo, remolque de planeador)
Other	Un vuelo realizado para trabajos aéreos que no sean las categorías mencionadas anteriormente.
Unknown	Desconocido

Non-Commercial Operations Operaciones no comerciales	
Business Negócios	Vuelo de transporte del personal de la compañía. Operación aérea (contratada) de traslado de personas que no se encuentran encuadradas dentro de los requisitos establecidos para los operadores comerciales regulares y no regulares. Incluye operaciones corporativas.
Demonstration Demonstración	Un vuelo llevado a cabo para demostrar las capacidades de la aeronave y sus performances.
Flying Displays Avisos	Vuelo en beneficio de las personas en el terreno, llevada a cabo por un operador comercial.
Relocation	
Ferry Traslado	Vuelo realizado sin pasajeros ni carga facturada desde un punto a otro para fines de mantenimiento.
Delivery Entrega	Un vuelo para transferir la aeronave desde la ubicación de aceptación a la base del operador (entrega de una aeronave).
Positioning Posicionamiento	Vuelo llevado a cabo sin pasajeros ni carga facturada desde un punto a otro desde lo cual se realizará un nevo vuelo.
Recovery	Un vuelo para posicionar una aeronave reparable desde su ubicación actual a una ubicación adecuadamente segura por varias razones (para retirarla de un área peligrosa o para recuperarla del operador anterior cuya licencia ya no es válida).
Flight Training/Instructional – Instrucciones de vuelos / Entrenamiento	
Aerobatics Acrobacia aérea	Un vuelo realizado para entrenamiento de maniobras acrobáticas.
Check Verificación	Un vuelo realizado para verificar las calificaciones / capacidad de un titular de licencia.
Dual Doble	Un vuelo durante el cual una persona recibe instrucción de vuelo de un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.
First Solo Primer vuelo solo	Una operación de aeronave en la cual se usa una aeronave para transportar personas por aire para su primer vuelo.
Solo Solo	Un vuelo en el que un estudiante piloto es el único ocupante de un avión.
Other	Cualquier otro vuelo de instrucción
Unknown	Un vuelo de instrucción de naturaleza desconocida



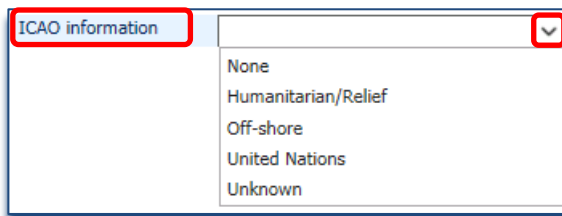
Non-Commercial Operations Operaciones no comerciales (continuación)	
Pleasure (Placer)	
Operaciones privadas de vuelo sin un propósito específico	
Cross Country Travesía	Operaciones privadas para un vuelo de travesía.
Local Local	Operaciones de vuelo privadas en una área local.
Other	Cualquier otro placer volando
Unknown	Un vuelo de placer de naturaleza desconocida
Test Flight (Vuelo de prueba)	
Vuelos con el propósito de probar aeronaves (por ejemplo, después del mantenimiento, para obtener certificados de tipo, etc.)	
Other	Otro

State Operations – Operaciones Estatales	
Coast Guard Guardia costera	Un vuelo realizado por la Guardia Costera o una agencia similar
Customs Aduana	Un vuelo realizado por la Aduana o agencia similar
Government Gobierno	Un vuelo realizado por el gobierno (incluye vuelos VIP)
Firefighting Contra incendios	Un vuelo para llevar a cabo actividades de lucha contra incendios (por ejemplo, detección de manchas, bombardeo de agua, etc.)
Military Militar	Operaciones de las fuerzas armadas distintas de las remuneraciones que deben cubrirse en las operaciones de transporte público.
Police Policía	Un vuelo realizado por la policía
Search and Rescue (SAR) Búsqueda e rescate	Un vuelo realizado para operaciones de búsqueda y rescate.
Other Otro	Un vuelo estatal que no sea cualquiera de las categorías específicas (policía, guardacostas, oficial, militar)
Unknown Desconocido	Un vuelo estatal con detalles desconocidos.

Illegal Ilegal	Cualquier operación ilegal (aeronave robada, vuelo no autorizado, vuelo ilegal)
--------------------------	---

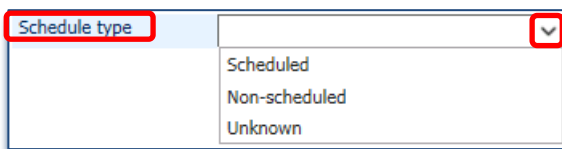
Unknown Descnocado	Para ser utilizado cuando la naturaleza de la operación es completamente desconocida, es decir, cuando ni siquiera se puede hacer una clasificación general (comercial, etc.).
------------------------------	--

- **ICAO information** (Información para la OACI): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la información operacional adicional de interés para la OACI incluye (**Off-Shore Operation** - operación fuera de la costa, **Humanitarian Operation** - operación humanitaria y **UN Flight Operation** - operación de vuelo de la ONU).



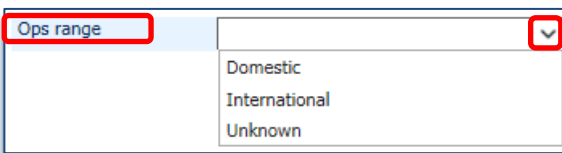
A screenshot of a dropdown menu for the 'ICAO information' field. The field name is highlighted with a red box. The dropdown list contains the following options: None, Humanitarian/Relief, Off-shore, United Nations, and Unknown. A red box highlights the dropdown arrow icon in the top right corner.

- **Schedule type** (Tipo de programación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Scheduled** – regular / **Non-scheduled** – no regular / **Unknown** – desconocida).



A screenshot of a dropdown menu for the 'Schedule type' field. The field name is highlighted with a red box. The dropdown list contains the following options: Scheduled, Non-scheduled, and Unknown. A red box highlights the dropdown arrow icon in the top right corner.

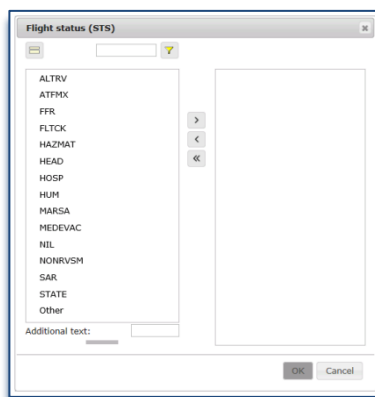
- **Ops range** (Alcance de la Operación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



A screenshot of a dropdown menu for the 'Ops range' field. The field name is highlighted with a red box. The dropdown list contains the following options: Domestic, International, and Unknown. A red box highlights the dropdown arrow icon in the top right corner.



- **Flight status** (Motivo por el tratamiento especial del vuelo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



Nota:

ALTRV - para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud.

ATFMX - para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM.

FFR - extinción de incendios.

FLTCK - verificación de vuelo para calibración de ayudas para la nave.

HAZMAT - para un vuelo que transporta material peligroso.

HEAD - un vuelo con estatus “Jefe de Estado”.

HOSP - para un vuelo médico declarado por autoridades médicas.

HUM - para un vuelo que se realiza en misión humanitaria.

MARSAS - para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respect de aeronaves militares.

MEDEVAC - para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida.

NIL - Reemplaza todas las otras entradas STS. Para ser utilizado solo cuando se reportan cambios de planos de vuelo.

NONRVSM - para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM.

SAR - para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento.

STATE - para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.

OTHER – Otro

(Doc 4.444 Gestión de tránsito aéreo)

Consequences - Consecuencias

Consequences			
Aircraft damage	<input type="text"/>	Recovery status	<input type="text"/>
A/C out of service	<input type="text"/> Hour(s)		
Cost of repair	<input type="text"/> Euro	Loss of revenue	<input type="text"/> Euro

- **Aircraft damages** (daños en la aeronave): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Destroyed** – destruida / **Substantial** – sustancial / **Minor** – menor / **None** - ninguno / **Unknown** – desconocido).

Aircraft damage	<input type="text"/>
	Destroyed
	Substantial
	Minor
	None
	Unknown

Nota:

Destroyed / Destruida - La aeronave fue destruida en el accidente. El daño sufrido por una aeronave en un accidente se considera "destruido" cuando los elementos estructurales principales y / o los sistemas están sustancialmente dañados en la medida en que no sería práctico devolver la aeronave las condiciones de aeronavegabilidad.

Nota:

Esto difiere de la definición de pérdida de casco que dice: El avión está dañado más allá de una reparación económica. Por lo tanto, la determinación de la "pérdida del casco" no es el resultado de una evaluación técnica sino que puede ser el resultado de una consideración económica.

Esta guía se refiere solo al daño asociado con un accidente de aviación, como se define en el Anexo 13 de la OACI.



Una clasificación de "destruido" generalmente se asocia con una pérdida del casco, lo que significa que la aeronave está dañada más allá de una reparación económica. Sin embargo, una aeronave puede repararse por otras razones, como el valor histórico. Por lo tanto, una determinación técnica de clasificación de daño destruida no debe verse afectada por la decisión del propietario / operador de reparar o reconstruir una aeronave accidentada.

Las ocurrencias donde el daño de la aeronave durante la operación de una aeronave, según el Anexo 13 de la OACI, se codifica como "destruido" se clasificarán como un "accidente".

Ejemplos

- Daños a un avión donde la estructura se deformó, se aplastó, se demolió, se corrompió, o consumido por el fuego a un cierto punto que la marca y el modelo no se distinguen sin tener en cuenta los documentos escritos, la placa de registro, o la insignia; o
- La mayoría de las partes estructurales se dañaron y se deben reemplazar o reparar; o
- Daño en la quilla que supera el Manual de reparación estructural (SRM); o
- Fuselaje roto en dos o más secciones, que excede el Manual de reparación estructural (SRM); o
- Daños en puntos múltiples que superan el Manual de reparación estructural (SRM); tales como: separación del motor, lo que daña la viga de la quilla o requiere una plataforma de referencia. Ala separada o rota. Empenage separado o roto.
- La estructura preliminar de la aeronave está sumergida en agua salada por 24 horas o más;

Una aeronave desaparecida o completamente inaccesible en el momento de la investigación debe considerarse "destruida" hasta que se determine lo contrario.

Substantial – Sustancial - El avión sufrió daños o fallas estructurales que:

- La adversidad afectó la resistencia estructural, el rendimiento o las características de vuelo de la aeronave y
- Normalmente requeriría una reparación mayor o el reemplazo del motor afectado, sus carenados o accesorios; o por daños limitados a palla de las hélices, puntas de ala, antenas, neumáticos, frenos, carenado, abolladuras pequeñas o perforaciones en el revestimiento del avión, OACI 13.

- Reparación mayor:

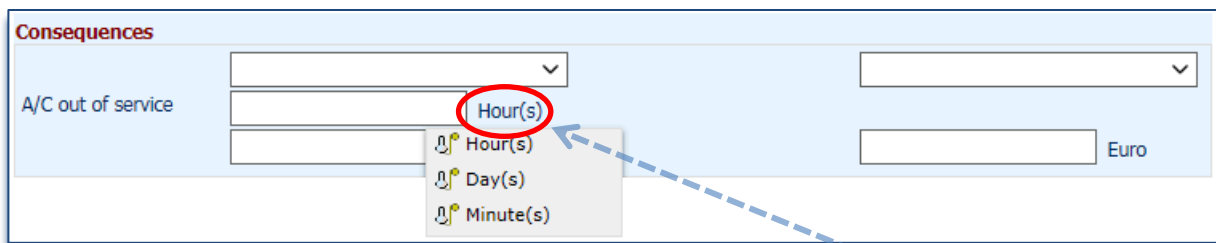
- Una reparación que, si se realiza de forma incorrecta, puede afectar el peso, el equilibrio, la resistencia estructural, el rendimiento, el funcionamiento del motor, las características del vuelo u otras cualidades que afecten a la aeronavegabilidad. O
 - Una reparación que no se realiza de acuerdo con las prácticas aceptadas o que no se puede realizar mediante operaciones elementales.

Minor – Menor - La aeronave puede hacerse aeronavegable por medio de simples reparaciones o reemplazos y no es necesaria una inspección exhaustiva.

None – Ninguno - La aeronave no sufrió daños en la ocurrencia

Unknown – Desconocido - La extensión del daño que sufrió la aeronave en la ocurrencia no se conoce.

- **A/C out service (hours)** (Fuera de servicio): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de horas que la aeronave se quedó fuera de servicio en virtud de la ocurrencia (p.ej. 13.5 – para trece horas con treinta minutos). **Observar que el campo horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).**



The screenshot shows a form titled "Consequences" with a section for "A/C out of service". It features a dropdown menu with three options: "Hour(s)", "Day(s)", and "Minute(s)". The "Hour(s)" option is circled in red, and a blue dashed arrow points to it from the right. To the right of the dropdown, there is a text input field and a "Euro" label.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "Hour(s)" es posible cambiar para Day(s) (días), Minute(s) (minutos).

- **Cost of repair (Euro)** (Costo de reparación): Campo con entrada manual. Insertar el costo total de la reparación de la aeronave, en EURO (p.ej. 30000 – para treinta mil euros).
- **Recovery status** (Estado de la recuperación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

Recovery status	▼
Complete	
Partial	
Not recovered	
Unknown	

- **Loss of revenue (Euro)** (Pérdida de ingresos): Campo con entrada manual. Insertar el monto total de pérdida en virtud de la salida de servicio de la aeronave, en EURO (p.ej. 30000 – para treinta mil euros).

Fuel - Combustible

- **Type used** (Tipo de combustible utilizado en la aeronave en momento del suceso): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones. En esto campo Insertar el combustible que fue utilizado en la aeronave, aunque no sea el recomendado (para esto tiene el próximo campo “Recomendable type – Tipo recomendable”).
- **Recommended type** (Tipo de combustible recomendable para la aeronave): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

- **Fuel volume on board** (Volumen de combustible a bordo): Campo con entrada manual. Insertar el monto total de combustible existente en la aeronave en momento del suceso, en LITROS.

The screenshot shows a form titled "Fuel" with two input fields. The left field is labeled "Fuel volume on board" and has a dropdown menu open below it. The dropdown menu lists several options: "L", "mc", "dmc", "L", "US Gallons", and "IMP Gallons". The "L" option is circled in red. A dashed blue arrow points from the "L" option in the dropdown menu to the "L" unit label next to the input field. The right field is partially visible and has a "t" unit label next to it.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "L"(litro) es posible cambiar para "mc", "dms", "US Gallons" o "IMP Gallons"

- **Fuel mass on board** (Masa de combustible a bordo): Campo con entrada manual. Insertar el monto total de combustible existente en la aeronave en momento del suceso, en KILOS.

The screenshot shows a form titled "Fuel" with two input fields. The right field is labeled "Fuel mass on board" and has a dropdown menu open below it. The dropdown menu lists several options: "kg", "t", and "lb". The "t" option is circled in red. A dashed blue arrow points from the "t" option in the dropdown menu to the "t" unit label next to the input field. The left field is partially visible and has an "L" unit label next to it.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "t" (tonelada) es posible cambiar para "kg" (kilo), o "lb" (libras).



Atención:

Los campos abajo (desde campo 11.7.1 hasta 11.7.17) son datos complementares y para ser insertados deberán seguir los procedimientos para añadir de la siguiente forma: hacer un clic en botón derecho del mouse > Aircraft > Add Topic – History of flight; Persons on board and Medical info; Air traffic services; Configuration-Equipage-Charts; EPWS-TAWS; Aircraft recordings; Parts information; Engines; Propellers, Meteorology, Fire; Survival; Ditch; Position-Wreckage-Impact; Bird-Wildlife strike; Flight crew; Other crew member).

9.7.1. Aircraft / History of flight – Aeronave / Historia del vuelo

<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> Occurrence Aircraft History of flight </div>	<div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Person at controls</p> <p>Person at controls <input type="text"/></p> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Itinerary</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Last departure point <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">Flight phase <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Planned destination <input type="text"/></td> <td>Duration of flight <input type="text"/> Hour(s)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Occ. on ground <input type="text"/></td> </tr> </table> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Flight plan</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Filed flight rules <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">Current flight rules <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Filed traffic type <input type="text"/></td> <td>Current traffic type <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Flight plan type <input type="text"/></td> <td>SSR code <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td></td> <td>SSR mode <input type="text"/></td> </tr> </table> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>ATS route</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">ATS route name <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">SID route <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ATS route type <input type="text"/></td> <td>STAR <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Relevant segment <input type="text"/></td> <td></td> </tr> </table> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Speed, altitude and vertical profile at first event</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Speed (first event) <input type="text"/> kt</td> <td style="width: 50%;">Airspeed <input type="text"/> kt</td> </tr> <tr> <td>Type of airspeed <input type="text"/></td> <td>Aircraft altitude <input type="text"/> ft</td> </tr> <tr> <td>Vertical speed <input type="text"/> ft/min</td> <td>Vertical profile <input type="text"/></td> </tr> </table> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Holding procedure</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Holding status <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">Holding entering time <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Holding leaving time <input type="text"/></td> </tr> </table> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Approach and Landing</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Approach stabilized <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">Approach RVR status <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Visual approach</td> <td>VASI used <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Visual approach type <input type="text"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Instrument approach</td> <td>Precision appr cat <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Instrument appr type <input type="text"/></td> <td>Instr. land. proc. <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Approach errors <input type="text"/></td> <td></td> </tr> </table> </div> <div style="border-bottom: 1px solid #ccc; margin-bottom: 5px;"> <p>Landing</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Type of landing <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">Automatic landing <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Electr landing aids <input type="text"/></td> <td>Landing location <input type="text"/></td> </tr> </table> </div> <div> <p>Call outs</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Auto bank call <input type="text"/></td> <td style="width: 50%;">Crew call-out done <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Auto altitude call <input type="text"/></td> <td>Minima call-out made <input type="text"/></td> </tr> </table> </div>	Last departure point <input type="text"/>	Flight phase <input type="text"/>	Planned destination <input type="text"/>	Duration of flight <input type="text"/> Hour(s)		Occ. on ground <input type="text"/>	Filed flight rules <input type="text"/>	Current flight rules <input type="text"/>	Filed traffic type <input type="text"/>	Current traffic type <input type="text"/>	Flight plan type <input type="text"/>	SSR code <input type="text"/>		SSR mode <input type="text"/>	ATS route name <input type="text"/>	SID route <input type="text"/>	ATS route type <input type="text"/>	STAR <input type="text"/>	Relevant segment <input type="text"/>		Speed (first event) <input type="text"/> kt	Airspeed <input type="text"/> kt	Type of airspeed <input type="text"/>	Aircraft altitude <input type="text"/> ft	Vertical speed <input type="text"/> ft/min	Vertical profile <input type="text"/>	Holding status <input type="text"/>	Holding entering time <input type="text"/>		Holding leaving time <input type="text"/>	Approach stabilized <input type="text"/>	Approach RVR status <input type="text"/>	Visual approach	VASI used <input type="text"/>	Visual approach type <input type="text"/>		Instrument approach	Precision appr cat <input type="text"/>	Instrument appr type <input type="text"/>	Instr. land. proc. <input type="text"/>	Approach errors <input type="text"/>		Type of landing <input type="text"/>	Automatic landing <input type="text"/>	Electr landing aids <input type="text"/>	Landing location <input type="text"/>	Auto bank call <input type="text"/>	Crew call-out done <input type="text"/>	Auto altitude call <input type="text"/>	Minima call-out made <input type="text"/>
Last departure point <input type="text"/>	Flight phase <input type="text"/>																																																		
Planned destination <input type="text"/>	Duration of flight <input type="text"/> Hour(s)																																																		
	Occ. on ground <input type="text"/>																																																		
Filed flight rules <input type="text"/>	Current flight rules <input type="text"/>																																																		
Filed traffic type <input type="text"/>	Current traffic type <input type="text"/>																																																		
Flight plan type <input type="text"/>	SSR code <input type="text"/>																																																		
	SSR mode <input type="text"/>																																																		
ATS route name <input type="text"/>	SID route <input type="text"/>																																																		
ATS route type <input type="text"/>	STAR <input type="text"/>																																																		
Relevant segment <input type="text"/>																																																			
Speed (first event) <input type="text"/> kt	Airspeed <input type="text"/> kt																																																		
Type of airspeed <input type="text"/>	Aircraft altitude <input type="text"/> ft																																																		
Vertical speed <input type="text"/> ft/min	Vertical profile <input type="text"/>																																																		
Holding status <input type="text"/>	Holding entering time <input type="text"/>																																																		
	Holding leaving time <input type="text"/>																																																		
Approach stabilized <input type="text"/>	Approach RVR status <input type="text"/>																																																		
Visual approach	VASI used <input type="text"/>																																																		
Visual approach type <input type="text"/>																																																			
Instrument approach	Precision appr cat <input type="text"/>																																																		
Instrument appr type <input type="text"/>	Instr. land. proc. <input type="text"/>																																																		
Approach errors <input type="text"/>																																																			
Type of landing <input type="text"/>	Automatic landing <input type="text"/>																																																		
Electr landing aids <input type="text"/>	Landing location <input type="text"/>																																																		
Auto bank call <input type="text"/>	Crew call-out done <input type="text"/>																																																		
Auto altitude call <input type="text"/>	Minima call-out made <input type="text"/>																																																		

Personal at controls

- **Personal at controls** (Personas en el control de la aeronave): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Pilot in command** – Piloto en mando / **Co-pilot** – copiloto / **Both pilots flying** – ambos pilotos volando / **Student pilot** – piloto alumno / **No one** – Nadie estaba volando el avión cuando ocurrió el primer evento: el piloto automático estaba activado, o el piloto estaba incapacitado, o los pilotos habían abandonado el avión./ **Other** – otro / **Unknown**- desconocido).


Person at controls	▼
Pilot-in-command	
Co-pilot	
Both pilots flying	
Student pilot	
No one	
Other	
Unknown	

Itinerary - Itinerario

Itinerary			
Last departure point	>	Flight phase	▼
Planned destination	>	Duration of flight	Hour(s)
		Occ. on ground	▼

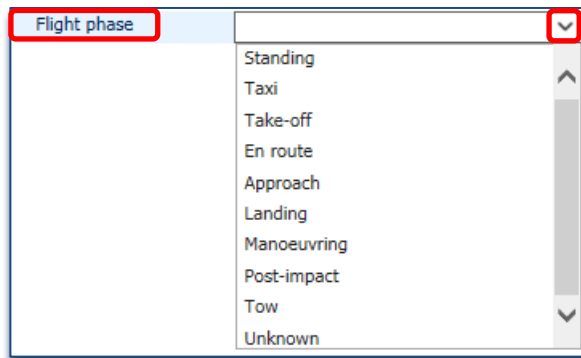
- **Last departure point** (último punto de despegue): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados.

Atención:

En los Estados tenemos la posibilidad de seleccionar el aeropuerto de despegue (cuando existe el ícono , es posible añadir una información más específica).

- **Planned destination** (destino planeado): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados.

- **Flight phase** (Fase del vuelo): Fase del vuelo en lo cual hubiere el suceso. Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Standing** – Fase de estacionamiento / **Taxi** - Rodaje/ **Take-off** – Despegue / **En route** – En ruta / **Approach** – Aproximación / **Landing** – Aterrizaje / **Manoeuvring** – Maniobra / **Post-impact** – Después del impacto inicial de la aeronave / **Tow** – Remolque / **Unknown** – Desconocido).

**Nota:**

- **Standing** – Fase de estacionamiento: antes del movimiento de la aeronave o el Rodaje, o después de la llegada, en la puerta, plataforma, o el área de estacionamiento, mientras que el avión estea parado.

- **Taxi** – Rodaje: movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje (Anexo 2 de la OACI).

- **Take-off** – Despegue: la fase de vuelo desde la aplicación de la potencia de despegue hasta alcanzar la primera reducción de potencia prescrita, o hasta alcanzar el circuito VFR o 1000 pies (300 metros) por encima del extremo de la pista, lo que ocurra primero o la terminación (aborto) de la toma -apagado. Incluye ascenso inicial o ascenso al patrón de tráfico.

- **En route** – En ruta:

- IFR:** La ocurrencia tuvo lugar durante la fase de vuelo desde la finalización del ascenso inicial en el aeródromo de salida hasta la altitud de crucero y la finalización del descenso controlado al marcador exterior;

- VFR:** hasta la finalización del descenso controlado bajo las reglas VFR o 1.000 pies [300 metros] sobre la elevación del umbral de la pista, lo que ocurra primero.

- **Approach** – Aproximación:

IFR: La fase de vuelo desde el marcador exterior hasta el punto de transición de la actitud de nariz baja a nariz alta inmediatamente antes de la maniobra de enderezamiento sobre la pista;

VFR: desde 1000 pies sobre la elevación del extremo de la pista o desde el punto de entrada del patrón VFR a la maniobra de enderezamiento sobre la pista.

- **Landing** – aterrizaje: la fase de vuelo desde el punto de transición desde la nariz baja a la nariz arriba, inmediatamente antes del aterrizaje, hasta el aterrizaje y hasta que la aeronave salga de la pista de aterrizaje, se detiene o cuando se aplica energía para el despegue en el caso de un aterrizaje táctil, lo que ocurra primero.

- **Maneuvering** – maniobras: Un evento que involucre una fase de vuelo en la que un vuelo a baja altitud, actitud, o actitud anormal planificada o aceleración anormal ocurra. Incluye operaciones de vuelo de baja altitud / acrobáticos.

- **Post-impact** – Posterior al impacto: La fase, en caso de accidente o incidencia, después de que la flecha se haya golpeado con el primer objeto, área o person.

- **Tow** – remolque

- **Duration of flight** (duración del vuelo): Campo con entrada manual. Insertar la duración del vuelo del suceso (p.ej. 3.75 – para tres horas con cuarenta cinco minutos).

The screenshot shows a form with two input fields under 'Itinerary'. To the right, under 'Duration of flight', there is a dropdown menu. The selected option is 'Hour(s)', which is circled in red. A blue dashed arrow points from this option to a yellow warning box below the form.

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del “mouse” arriba de la información “Hour(s)” (horas) es posible cambiar para “minute(s)”.

- **Occ. on ground** (Ocurrencia en suelo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - desconocido.



Flight plan – Plan de vuelo

Flight plan	
Filed flight rules	<input type="text"/>
Filed traffic type	<input type="text"/>
Flight plan type	<input type="text"/>
Current flight rules	<input type="text"/>
Current traffic type	<input type="text"/>
SSR code	<input type="text"/>
SSR mode	<input type="text"/>

- **Filed flight rules** (Reglas de vuelo presentada): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar las opciones. Eso ítem está relacionado al plan de vuelo y no la condición durante el suceso.

Nota:

IFR (las reglas de vuelo bajo las reglas de vuelo por instrumentos).

VFR (las reglas de vuelo bajo las reglas de vuelo visual).

IFR/VFR (vuelo conducido bajo las reglas de vuelo por instrumentos y posterior cambio para las reglas de vuelos visuales).

VFR/IFR (vuelo conducido bajo las reglas de vuelo visuales y posterior cambio para las reglas de vuelos por instrumentos).

Controlled VFR (se refiere a un vuelo VFR autorizado por el control de tránsito aéreo para operar dentro de una zona de control en VMC).

Special VFR (se refiere a un vuelo VFR autorizado por el control de tránsito aéreo para operar dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas por debajo de VMC).

VFR Night (las reglas de vuelo bajo las reglas de vuelo visual nocturnas).

None (El avión no estaba operando bajo ninguna regla de vuelo actual).

Other (Las reglas de vuelo no eran las mencionadas anteriormente).

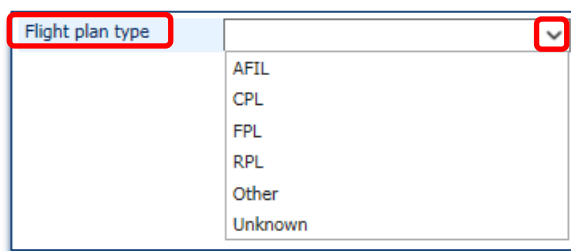
Unknown (no se establecieron las reglas de vuelo bajo las cuales operaba la aeronave).

- **Filed traffic type** (Tipo de tráfico): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **GAT** (general air traffic) – **OAT** (operational air traffic) – **OAT/GAT Unknown**.

Nota:

El tipo de tráfico, es decir: **OAT o GAT** (tráfico aéreo operacional o tráfico aéreo general). **GAT** abarca todos los vuelos realizados de acuerdo con las reglas y procedimientos de la OACI. Nótese bien GAT puede incluir vuelos militares para los cuales las reglas y procedimientos de la OACI satisfacen sus requisitos operativos por completo. Un ejemplo es un transporte militar en una ruta de vía aérea civil. **OAT** abarca todos los vuelos que no cumplen con las disposiciones establecidas para GAT y para las cuales las reglas y procedimientos han sido especificados por vuelos de prueba apropiados que requieren alguna desviación de las reglas de la OACI para satisfacer sus requisitos operacionales.

- **Filed plan type** (Tipo de plan de vuelo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **AFIL / CPL / FPL / RPL / Other / Unknown**.



The image shows a screenshot of a software interface. At the top, there is a label 'Flight plan type' enclosed in a red rectangular box. To its right is a dropdown menu, also with a red box around its arrow icon. The dropdown menu is open, displaying a list of options: AFIL, CPL, FPL, RPL, Other, and Unknown.

Nota:

AFIL (el tipo de plan de vuelo presentado en el aire).

CPL (Plan de vuelo actualizado): Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de la incorporación de las autorizaciones posteriores.

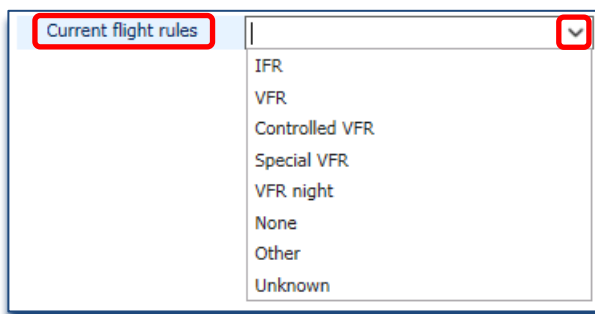
FPL (Plan de vuelo presentado): Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

RPL (Plan de vuelo repetitivo): Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Otro (Otro)

Unknown (desconocido): no se estableció el tipo de plan de vuelo utilizado.

- **Current flight rules** (Reglas de vuelo actuales): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar las opciones.



Nota:

IFR (las reglas de vuelo bajo las reglas de vuelo por instrumentos).

VFR (las reglas de vuelo bajo las reglas de vuelo visual).

Controlled VFR (se refiere a un vuelo VFR autorizado por el control de tránsito aéreo para operar dentro de una zona de control en VMC).

Special VFR (se refiere a un vuelo VFR autorizado por el control de tránsito aéreo para operar dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas por debajo de VMC).

VFR Night (las reglas de vuelo bajo las reglas de vuelo visual nocturnas).

None (El avión no estaba operando bajo ninguna regla de vuelo actual).

Other (Las reglas de vuelo no eran las mencionadas anteriormente).

Unknown (no se establecieron las reglas de vuelo bajo las cuales operaba la aeronave).

- **Current traffic type** (Tipo de tráfico actual): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **GAT** (general air traffic) / **OAT** (operational air traffic) / **OAT/GAT** / **Unknown**.

Nota:

El tipo de tráfico, es decir. OAT o GAT (tráfico aéreo operacional o tráfico aéreo general). GAT abarca todos los vuelos realizados de acuerdo con las reglas y procedimientos de la OACI. Nótese bien GAT puede incluir vuelos militares para los cuales las reglas y procedimientos de la OACI satisfacen sus requisitos operativos por completo. Un ejemplo es un transporte militar en una ruta de vía aérea civil. OAT abarca todos los vuelos que no cumplen con las disposiciones establecidas para GAT y para las cuales las reglas y procedimientos han sido especificados por vuelos de prueba apropiados que requieren alguna desviación de las reglas de la OACI para satisfacer sus requisitos operacionales.

- **SSR Code** (Secondary surveillance radar code): El código ingresado por la tripulación de vuelo de la aeronave para identificar el retorno de la aeronave en la SSR. SSR es un radar de vigilancia que utiliza transmisores receptores (interrogadores) y transpondedores. Tenía sus inicios en los sistemas de identificación de amigos o enemigos (IFF) en tiempos de guerra, y transmite impulsos de energía que desencadenan una respuesta de un transponder aéreo, con alcance y rumbo obtenidos de la misma manera que el radar primario.
- **SSR mode** (Secondary surveillance radar mode): Modo de radar de vigilancia secundaria (SSR), p. A, Cor S. SSR El modo A es el modo ATC básico. El modo SSR C se utiliza para obtener la altitud de presión a partir de la cual se pone a disposición un enlace de datos aire-tierra, que podría utilizarse para fines ATS en el espacio aéreo de alta densidad, además de su uso para la vigilancia. Doc. 9626 de la OACI.



ATS route – Ruta ATS

ATS route		SID route	
ATS route name	<input type="text"/>	STAR	<input type="text"/>
ATS route type	<input type="text" value="v"/>		
Relevant segment	<input type="text"/>		

- **ATS route name** (Nombre de la ruta ATS): Campo con entrada manual. Insertar el nombre de la ruta, conforme previsión en las cartas de aeronáuticas de cada Estado (p.ej. W2 saliendo de Brasíla).
- **ATS route type** (Tipo de la ruta ATS): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar las opciones de tipo de ruta.
- **Relevant segment** (Segmento relevante): Campo con entrada manual. Insertar el segmento relevante, conforme previsión en las cartas de aeronáuticas de cada Estado.
- **SID route** (Salida estándar del instrumento): Campo con entrada manual. Insertar el nombre de SID utilizada por el vuelo, conforme descripción en las cartas de aeronáuticas de cada Estado (p.ej. RNAV VUTMI 1A – MATNI 1A RWY 11L/11R - saliendo de Brasíla).

Nota:

Salida de instrumento estándar: Una ruta de salida de regla de vuelo por instrumentos (IFR) que une el aeródromo o una pista específica del aeródromo con un punto significativo especificado, normalmente en una ruta ATS designada, en la cual comienza la fase en ruta de un vuelo. PANS-OPS / I, PANS-OPS / II.

- **STAR** (Ruta de llegada estándar por instrumento) - Campo con entrada manual. Insertar el nombre de la STAR, conforme descripción en las cartas de aeronáuticas de cada Estado (p.ej. RNAV PAJEM 1A RWY 29L/29R llegando en Brasilia).

Nota:

Una ruta de llegada por instrumento estándar es una ruta de llegada de regla de vuelo por instrumento que vincula un punto significativo, normalmente en una ruta de servicios de tránsito aéreo, con un punto desde el que puede iniciarse un procedimiento de aproximación por instrumento publicado. PANS-OPS / I.

Speed / altitude and vertical profile at first event

Speed, altitude and vertical profile at first event					
Speed (first event)	<input type="text"/>	kt	Airspeed	<input type="text"/>	kt
Type of airspeed	<input type="text"/>	▼	Aircraft altitude	<input type="text"/>	ft
Vertical speed	<input type="text"/>	ft/min	Vertical profile	<input type="text"/>	▼

- **Speed (first event)** (Velocidad en el primer evento): Campo con entrada manual. Insertar la velocidad de la aeronave en momento del suceso, en **NUDOS** – kt (p.ej. 290 para la velocidad de 290 kts).
- **Airspeed** (Velocidad aerodinámica): Campo con entrada manual. Insertar la velocidad aerodinámica de la aeronave en momento del suceso, en **NUDOS** – kt (p.ej. 290 para la velocidad de 290 kts).

Speed, altitude and vertical profile at first event

Speed (first event)	<input type="text"/>	kt	Airspeed	<input type="text"/>	kt
	<input type="text"/>	kt		<input type="text"/>	kt
	<input type="text"/>	Mach number		<input type="text"/>	Mach number
		m/s		<input type="text"/>	m/s
		mph		<input type="text"/>	mph
		km/h		<input type="text"/>	km/h

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del “mouse” arriba de la información “kt” (nudos) es posible cambiar para “Mach number”, m/s (metros por segundo), mph (millas por hora) o km/h (kilómetros por hora).

- **Type of airspeed** (tipo de velocidad): Esto campo debe ser completado con el ítem anterior. Insertar qué tipo de velocidad se fue inserida en al ítem anterior. Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Calibrated** – calibrada / **True** - verdadera / **Unknown** - desconocido.
- **Vertical speed** (Velocidad vertical): Campo con entrada manual. Insertar la velocidad vertical de la aeronave en momento del suceso, en **PIES POR MINUTO** – ft/min (p.ej. 2100 para la velocidad vertical de 2100 ft/min).

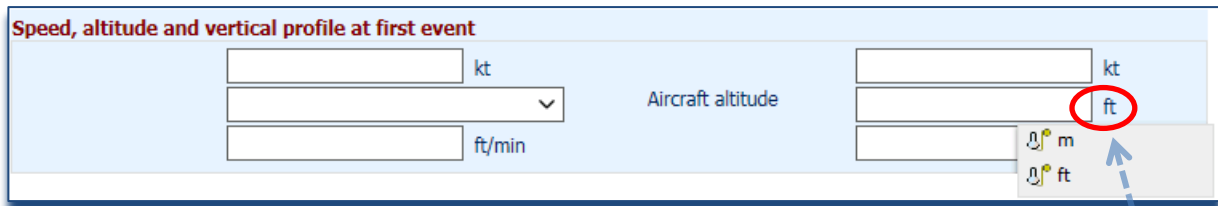
Speed, altitude and vertical profile at first event

	<input type="text"/>	kt		<input type="text"/>	kt
	<input type="text"/>	▼		<input type="text"/>	ft
Vertical speed	<input type="text"/>	ft/min		<input type="text"/>	▼
		m/s			
		ft/min			

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del “mouse” arriba de la información “ft/min” (pies por minuto) es posible cambiar para “m/s” (metros).

- **Aircraft altitude** (Altitud de la aeronave): Campo con entrada manual. Insertar la altitud de la aeronave en momento del suceso, en **PIES – ft** (p.ej. 28000 para la altitud de 28000 ft).



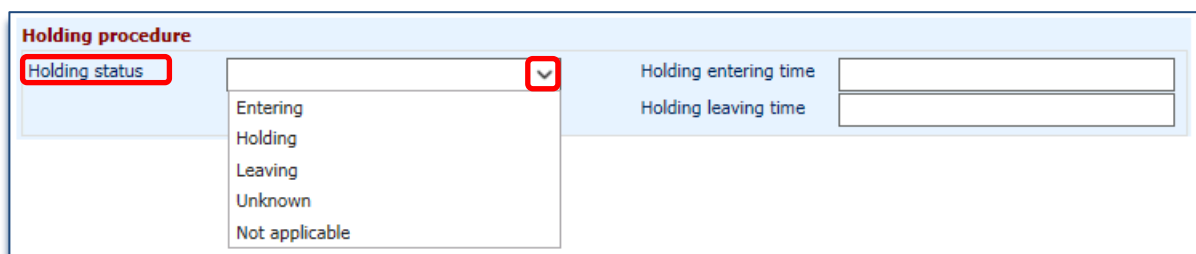
Speed, altitude and vertical profile at first event

<input type="text"/>	kt	Aircraft altitude	<input type="text"/>	kt
<input type="text"/>	▼		<input type="text"/>	ft
<input type="text"/>	ft/min		<input type="text"/>	m
			<input type="text"/>	ft

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del “mouse” arriba de la información “ft” (pies) es posible cambiar para “m” (metros).

- **Vertical profile** (Perfil vertical de la aeronave involucrada en incidente de la pérdida de separación, es decir, ascenso, descenso o vuelo nivelado **antes de tomar cualquier medida de evitación**): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Level** – Nivel / **Climb** - subiendo / **Descent** - bajando / **Unknown** - desconocido.

Holding procedures – Procedimiento de espera

Holding procedure

Holding status	<input type="text"/>	Holding entering time	<input type="text"/>
	▼	Holding leaving time	<input type="text"/>
	Entering		
	Holding		
	Leaving		
	Unknown		
	Not applicable		

- **Holding status** (Estado de la espera): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Entering** – Ingresando / **Holding** - Manteniendo / **Leaving** - Saliendo / **Unknown** – desconocido / **Not applicable** – no aplicable.

- **Holding entering time** (Hora de entrada en circuito de espera): Campo con entrada manual. Insertar la hora en la aeronave se quedó en circuito de espera (hh: mm). De acuerdo con la configuración de su computadora, el sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e inserir a informação “AM” ou “PM”.
- **Holding leaving time** (Hora de salida del circuito de espera): Campo con entrada manual. Insertar la hora en la aeronave se salió del circuito de espera (hh: mm). De acuerdo con la configuración de su computadora, el sistema operacional podrá cambiar automáticamente para o formato 12 Horas e inserir a informação “AM” ou “PM”.

Approach and Landing – Aproximación y Aterrizaje

Approach and Landing			
Approach stabilized	<input type="text"/>	Approach RVR status	<input type="text"/>
Visual approach			
Visual approach type	<input type="text"/>	VASI used	<input type="text"/>
Instrument approach			
Instrument appr type	<input type="text"/>	Precision appr cat	<input type="text"/>
Approach errors	<input type="text"/>	Instr. land. proc.	<input type="text"/>
Landing			
Type of landing	<input type="text"/>	Automatic landing	<input type="text"/>
Electr landing aids	<input type="text"/>	Landing location	<input type="text"/>

- **Approach stabilized** (Aproximación estabilizada): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Si / **No** - no / **Unknown** - desconocido.

Nota:

Obs.: Para fines de notificación ECCAIRS esta es la definición que deberá ser empleada: Una aproximación es estabiliza cuando: la aeronave está en la ruta de vuelo correcta, solo se requieren pequeños cambios en el rumbo y el cabeceo para mantener la trayectoria del vuelo, la velocidad del avión no es más que $V_{ref} + 15$ nudos y no menos de V_{ref} , el sumidero la velocidad no es más de 1000 pies / min, la aeronave está en la configuración de aproximación y aterrizaje adecuada, la configuración de potencia no es inferior al mínimo especificado para el tipo de aeronave, se han realizado todas las sesiones informativas y listas de verificación, todos los parámetros deben ser se reunió por 500 pies.

- **Approach RVR status** (Estado de la Aproximación Visual): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Above minima** – arriba de los mínimos / **At minima** – en los mínimos / **Below minima** – debajo de los mínimos / **Unknown** - desconocido.

**Nota:**

Información acerca de si el estado de RVR estaba por encima o por debajo de los mínimos. Runway visual Range (RVR) - Un valor derivado instrumentalmente, basado en calibraciones estándar, que representa la distancia horizontal de un piloto por la pista desde el extremo de aproximación. Se basa en la observación de luces de pista de alta intensidad o en el contraste visual de otros objetivos, lo que proporcione el mayor rango visual. RvR, a diferencia de la visibilidad predominante o de la pista, se basa en lo que un piloto de una aeronave en movimiento debería ver mirando hacia la pista. RvR es el rango visual horizontal, no el rango visual inclinado. Se basa en la medición de un transmisómetro hecho cerca del punto de toma de contacto de la pista de instrumentos y se informa en cientos de pies. RvR se usa en lugar de Rw y / o visibilidad predominante para determinar los mínimos para una pista en particular. 1. Touchdown RvR: los valores de lectura de visibilidad RvR obtenidos del equipo RVR que sirve la zona de toma de contacto de la pista.

Visual approach – Aproximación visual

Visual approach	
Visual approach type	VASI used
<ul style="list-style-type: none"> Traffic pattern Visual, IFR approach Visual, straight in Not applicable Other Unknown 	<ul style="list-style-type: none"> None APAPI AT-VASIS AVASIS AVASIS 3 bar PAPI T-VASIS VASIS 2 bar VASIS 3 bar Other

- **Visual approach type** (Tipo de aproximación visual): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Traffic Pattern** – tránsito estandarizado / **Visual, IFR approach** – visual en la aproximación por instrumentos / **Visual, straight in** – aproximación directa / **Not applicable** – no aplicable / **Other** – otros / **Unknown** - desconocido.

- **VASIS used** - Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **APAPI** / **AT-VASIS** / **AVASIS** / **AVASIS 3 bar** / **PAPI T-VASIS** / **VASIS 2 bar** / **VASIS 3 bar** / **Other** - otro / **Unknown** - desconocido.

Nota:

None (no se utilizó ningún sistema de indicador de pendiente visual de aproximación).

APAPI (Indicador simplificado de trayectoria de aproximación de precisión).

AT-VASIS (Sistema visual indicador de pendiente de aproximación simplificado en T).

AVASIS (Sistemas avanzados de indicador de pendiente de aproximación visual).

AVASIS 3 Bar (Sistema de indicador de pendiente de aproximación visual avanzado de 3 barras).

PAPI (Indicador de ruta de aproximación de precisión).

T-VASIS – Sistema de indicador de pendiente de aproximación visual en T.

VASIS 2 Bar (Sistema de indicador de pendiente de aproximación visual de 2 barras).

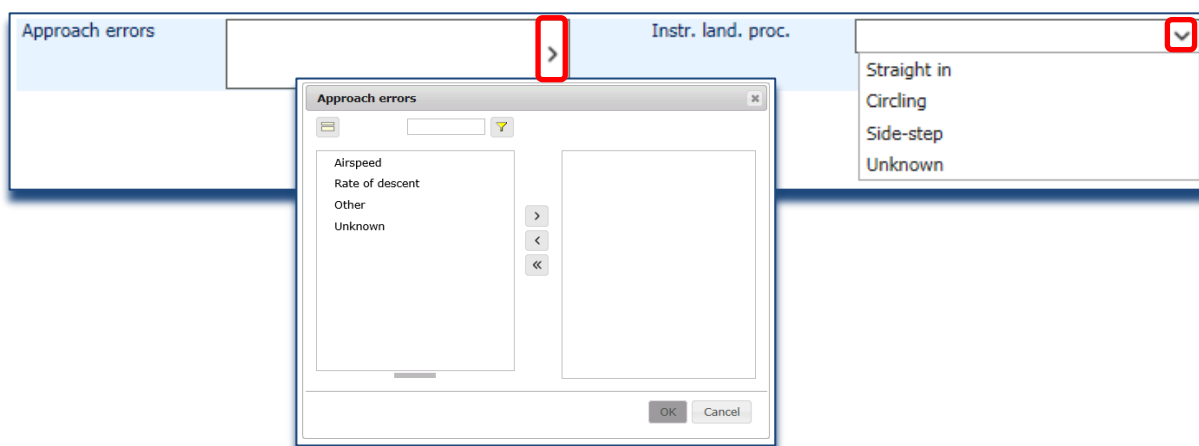
VASIS 3 Bar (Sistema de indicador de pendiente de aproximación visual de 3 barras).

Other (Otro)

Instrument approach - Aproximación por instrumentos)

Instrument approach	
Instrument appr type	<input type="text"/>
Precision appr cat	<input type="text"/>
Approach errors	Instr. land. proc.
Not applicable	CAT I
NDB	CAT II
NDB/DME	CAT III A
ILS - back course	CAT III B
ILS-complete	CAT III C
ILS-localizer	Unknown
MLS	
PAR	
R-nav	
TACAN	
VOR/DME	
VOR/TVOR	
VORTAC	
SRA	
GNSS	
Other	
Unknown	

- **Instrument appr type** (Tipo de aproximación por instrumento): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Not applicable** / **NDB** / **NDB/DME** / **ILS – back course** / **ILS – complete** / **ILS – localizer** / **MLS** / **PAR** / **R-nav** / **TACAN** / **VOR/DME** / **VOR/TVOR** / **VORTAC** / **SRA** / **GNSS** / **Other** - otro / **Unknown** - desconocido.
- **Precision appr cat** (Categoría de la aproximación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **CAT I** / **CAT II** / **CAT III A** / **CAT III B** / **CAT III C** / **Unknown** - desconocido.

**Nota:**

CAT I. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

- a) una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft); y
- b) visibilidad no inferior a 800 m, o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

CAT II. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

- a) una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft), pero no inferior a 30 m (100 ft); y
- b) un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAT III A. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

a) una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft), o sin limitación de altura de decisión; y

b) un alcance visual en la pista no inferior a 175 m.

CAT III B. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con:

a) una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin limitación de altura de decisión; y

b) un alcance visual en la pista inferior a 175 m, pero no inferior a 50 m.

CAT III C. Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

Nota.— Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT IIIA, pero con un RVR de la CAT IIIB, se consideraría operación de la CAT IIIB o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II).

None – Ninguno - La aeronave no fue aprobada para un acercamiento y aterrizaje de precisión.

Unknow - Desconocida.

- **Approach errors** (Errores en la aproximación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Airspeed** - velocidad aerodinámica / **Rate of descent** - régimen de descenso / **Other** – otro / **Unknown** - desconocido.

La investigación determinó que la naturaleza del error cometido durante el abordaje fue que la velocidad aerodinámica era inapropiada para el abordaje.

**Nota:**

Airspeed - Velocidad aerodinámica: significa la velocidad de una aeronave como se muestra en su indicador de velocidad aerodinámica estática de pitot calibrado para reflejar el flujo compresible adiabático de la atmósfera estándar a nivel del mar sin corregir los errores del sistema de velocidad aerodinámica.

Rate of descent - Régimen de descenso: La investigación determinó que la naturaleza del error cometido durante el enfoque fue que la tasa de descenso era inapropiada.

Other –otro

Unknown - desconocido

- **Instr. Land. Proc.** (Procedimiento de aterrizaje por instrumento): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Straight in / Circling / Side-step / Unknown.**

Straight in – aproximación directa

Side step - El procedimiento de aterrizaje por instrumentos usando una maniobra lateral. Maniobra visual realizada por un piloto al completar un acercamiento por instrumento para permitir un aterrizaje directo en una pista paralela a no más de 1200 pies a cada lado de la pista a la que se realizó el acercamiento por instrumento.

Circling - El procedimiento de aterrizaje por instrumentos fue empezado con una aproximación circular. Una extensión de un procedimiento de aproximación por instrumentos que proporciona un circuito visual del aeródromo antes del aterrizaje, PANS-OPS.

Unknown - desconocido

Landing - Aterrizaje

Landing	
Type of landing	Automatic landing
<ul style="list-style-type: none">Forced landingPrecautionary landingSimulated forced landingRegular landingUnknown	<ul style="list-style-type: none">YesNoUnknown

- **Type of landing** (tipo de aterrizaje realizada): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Forced landing** - Aterrizaje forzoso / **Precautionary landing** - Aterrizaje de precaución / **Simulated forced landing** - Simulado / **Regular Landing** - Aterrizaje regular / **Unknown** desconocido

Nota:

Forced landing - Aterrizaje forzoso: un aterrizaje requerido por la falla de sistemas de motores, o componentes que hacen que la continuación del vuelo sea imposible y que puede o no causar daños.

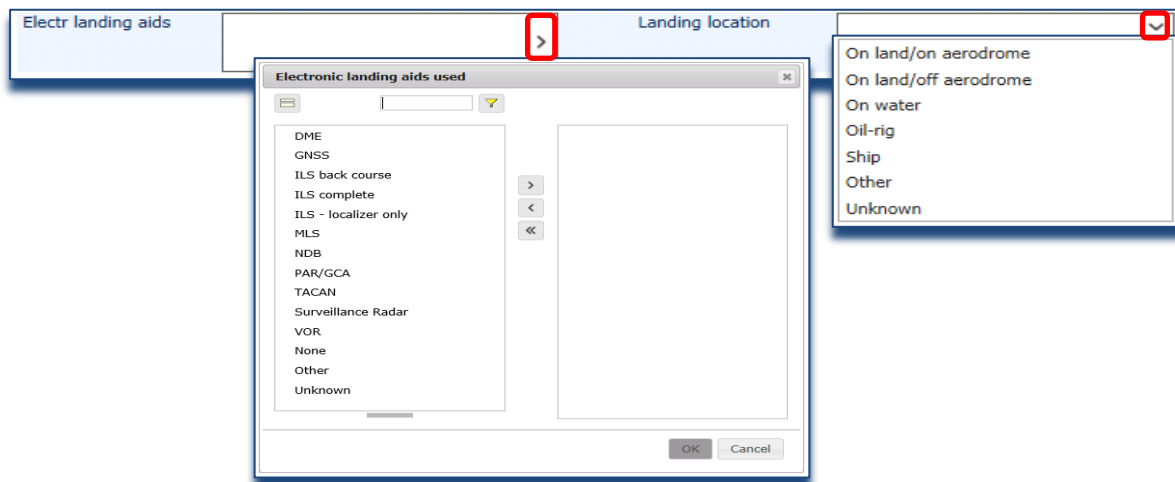
Precautionary landing - Aterrizaje de precaución: un aterrizaje necesario debido a la aparente falla inminente de motores, sistemas o componentes que hace que el vuelo continuo no sea aconsejable.

Simulated – Simulado: aterrizaje forzoso simulado. p.ej. practicando aterrizajes autorotativos en un helicóptero.

Regular landing – Aterrizaje regular: Un aterrizaje que no fue ni un aterrizaje forzoso ni un aterrizaje precautorio.

Unknown – desconocido

- **Automatic landing** (aterrizaje automática): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.



- **Landing location** (Ubicación de aterrizaje): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones: **On land/on aerodrome** – en aeródromo / **On land/off aerodrome** - fuera de aeródromo / **On water** – en la agua / **Oil-rig** – plataforma petrolera / **Ship** – barco, navío / **Other** – otro / **Unknown** – desconocido.
- **Electr landing aids** (Ayudas electrónicas de aterrizaje): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones **DME**; **GNSS**; **ILS back course**; **ILS complete**; **ILS – localizer only**; **MLS**; **NDB**; **PAR/GCA**; **TACAN**; **Surveillance Radar**; **VOR**; **None**; **Other**; **Unknown**

Call outs - Llamadas

The screenshot shows a section titled "Call outs" with two dropdown menus. The first menu is labeled "Auto bank call" and the second is "Crew call-out done". Both menus are open, displaying the options: Yes, No, and Unknown.

- **Auto bank call** (Información acerca de si la aeronave estaba equipada con un alerta automático de ángulo de ladeo y si este equipo estaba funcionando): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - desconocido.
- **Crew call-out done** (Para indicar si la tripulación habló acerca de la altura o altitud del avión): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - desconocido.

The screenshot shows two dropdown menus. The first is labeled "Auto altitude call" and the second is "Minima call-out made". Both menus are open, displaying the options: Yes, No, and Unknown.

- **Auto altitude call** (Información acerca de si la aeronave estaba equipada con una indicación automática de altitud y si este equipo funcionaba): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - desconocido.
- **Minima call-out made** (Información acerca de si se realizó el alerta cuando se alcanzaron los mínimos de aproximación.): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - desconocido.

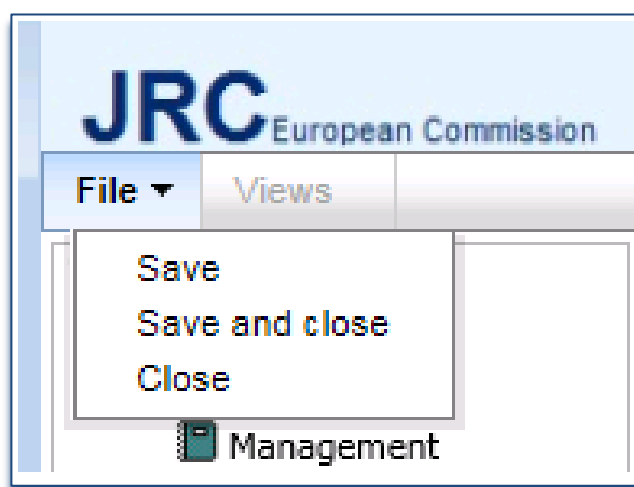


Salvando sus datos

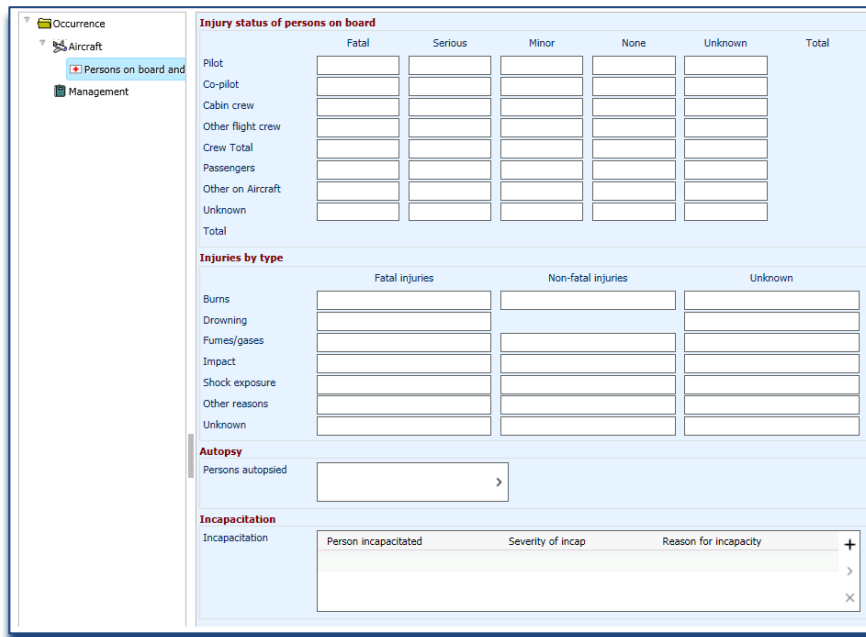
Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



9.7.2. Aircraft / Persons on board and Medical info



	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown	Total
Pilot						
Co-pilot						
Cabin crew						
Other flight crew						
Crew Total						
Passengers						
Other on Aircraft						
Unknown						
Total						

	Fatal injuries	Non-fatal injuries	Unknown
Burns			
Drowning			
Fumes/gases			
Impact			
Shock exposure			
Other reasons			
Unknown			

Autopsy

Persons autopsied:

Incapacitation

Incapacitation	Person incapacitated	Severity of incap	Reason for incapacity

- **Injury status of personal on board** (Estado de lesiones personales a bordo): Campo con entrada manual. Insertar el número de personas que tuvieron lesiones a bordo.

Nota:

Pilot – En los sucesos que tengamos lesiones en el piloto al mando de este avión. Por definición, este número es 0 (es decir, no sufrió lesiones) o 1.

Co-pilot - El número total de copilotos en este avión que resultaron heridos o ilesos. Copiloto: Un piloto con licencia que sirve en cualquier capacidad de pilotaje que no sea piloto al mando, pero excluye a un piloto que se encuentra a bordo de la aeronave con el único propósito de recibir instrucción de vuelo.

Cabin crew – El número total de tripulantes de cabina en este avión lesionados o ilesos.

Other flight crew – El número total de la tripulación de vuelo en este avión, excluyendo al piloto y copiloto heridos o ilesos. Miembro de la tripulación de vuelo. Un miembro de la tripulación con licencia encargado de los deberes esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo. Anexo 1 de OACI. Esto también incluye un estudiante piloto bajo control de un instructor.

Crew total – Datos inseridos por el sistema automáticamente. El número total de tripulantes (incluida la tripulación de cabina) en este avión que resultaron heridos o

ilesos. Miembro de la tripulación: Persona asignada por un operador al servicio de una aeronave durante un período de servicio de vuelo. Anexo 6, 9 y 18 de la OACI.

Passengers – El número total de pasajeros heridos o ilesos en este suceso.

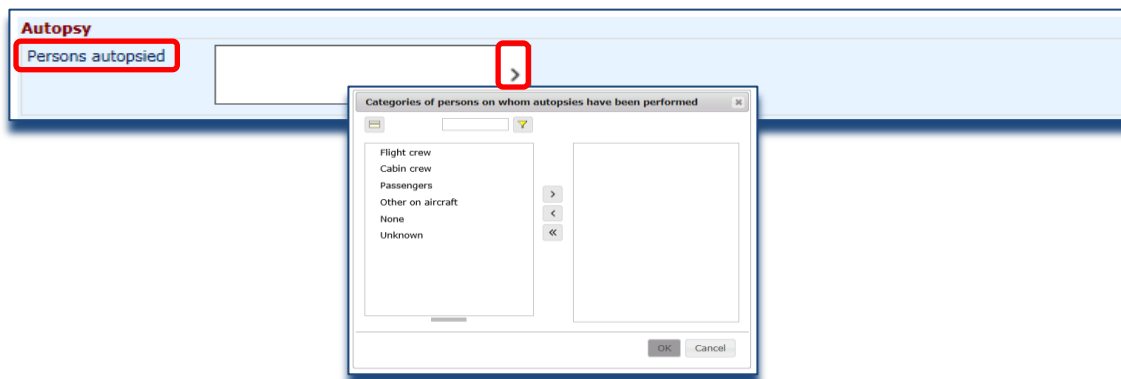
Other on aircraft – Las personas heridas o ilesas por un accidente o incidente de un avión que no sea la tripulación o pasajeros de la aeronave (p.ej.: médicos en un vuelo con enfermo a bordo).

Unknown - desconocida

Atención:

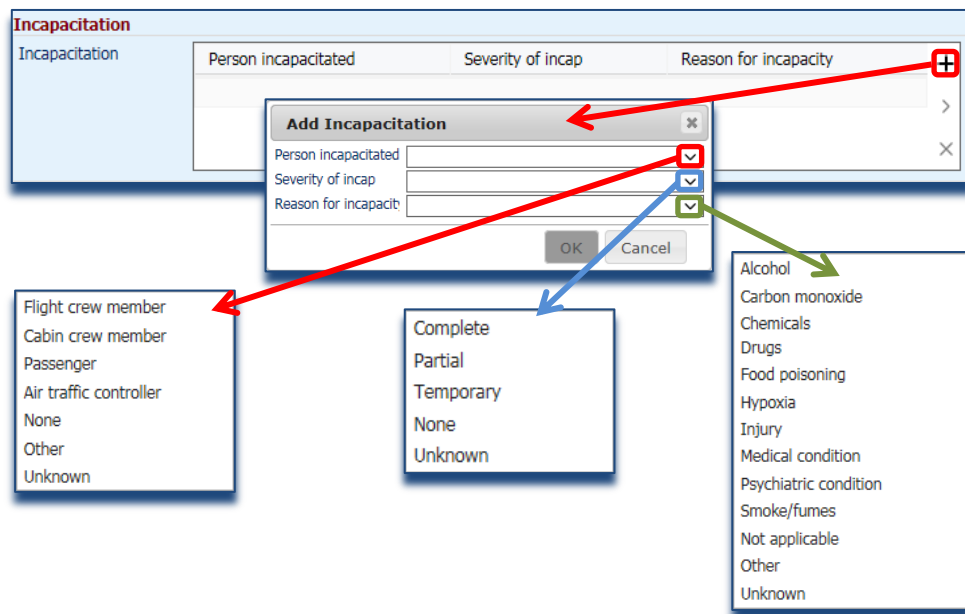
Definición detallada en el **Volumen 2 (Taxonomía) – 4. Clasificación de las lesiones.**

- **Injuries by type** (Lesiones por tipo): Campo con entrada manual. Insertar el número de cada tipo de lesión que tuvieron a bordo (**Burns** – quemaduras; **Drowning** – ahogamiento; **Fumes/gases** – humos / gases; **Impact** – impacto; **Shock exposure** – choque o exposición; **Other reasons** – otras razones; **Unknown** – desconocida).
- **Autopsy** (Autopsia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las categorías de persona que fueron sometidas a la autopsia.



Incapacitation – incapacitación

- **Incapacitation** (incapacitación): Campo con valores predefinidos: Haga clic en “+” para añadir, en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de añadir Persona incapacitada, severidad de la discapacidad y motivo de la incapacidad.



- **Person incapacitated** (Persona incapacitada): clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Flight crew member** – miembro de la tripulación de vuelo / **Cabin crew member** – miembro de la tripulación de cabina / **Passenger** – pasajero / **Air traffic controler** – Controlador de tránsito aéreo / **None** – ninguno / **Other** – otro / **Unknown** – desconocido.
- **Severity of incap.** (Severidad de la incapacitación): clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Complete** – completa / **Partial** – parcial / **Temporary** – temporaria / **None** – ninguno / **Unknown** – desconocido.
- **Reason of incapacity** (motivo de la incapacitación): clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Alcohol** – alcohol / **Carbon monoxide** – Monóxido de carbono / **Chemicals** – Productos químicos / **Drugs** – medicamentos / **Food Poisoning** – intoxicación alimentaria/ **Hypoxia** - Hipoxia / **Injury** – Lesiones / **Medical condition** – Condición médica / **Psychiatric condition** – Condición psiquiátrica/ **Smoke/fumes** – humo / **Not applicable** – No aplicable / **Other** – otro / **Unknown** – desconocido.

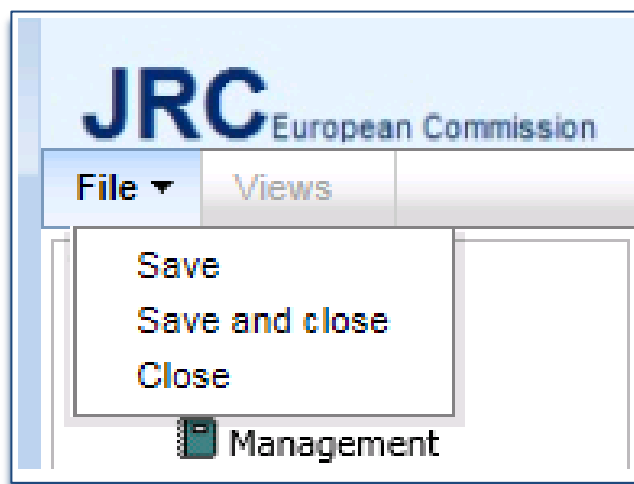


Salvando sus datos

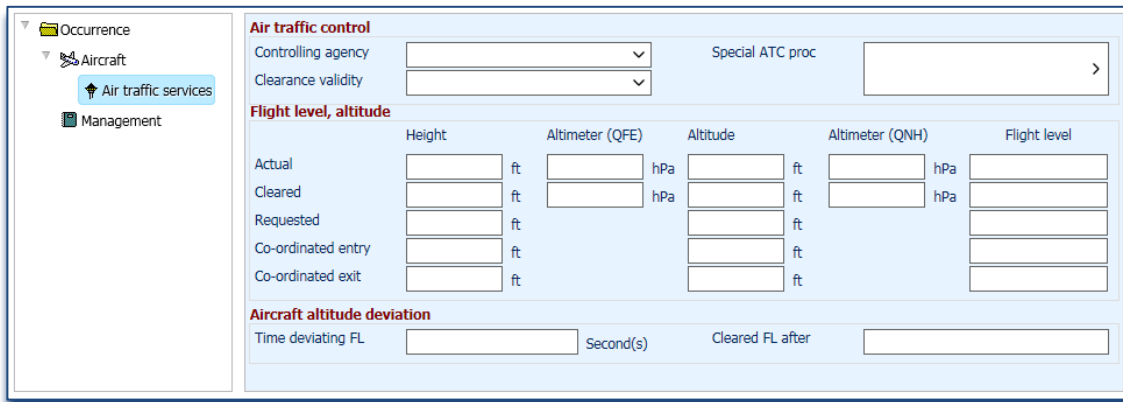
Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

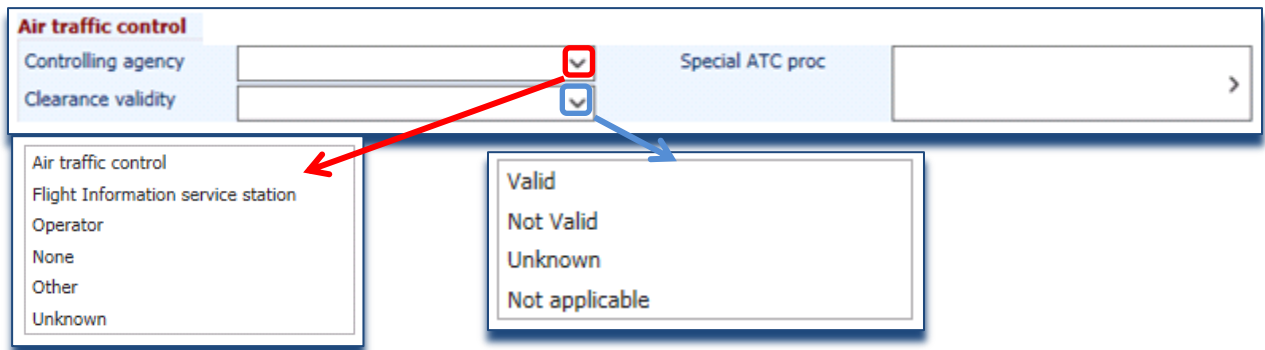
Caso de hacer la opción por solo “**Close** – **Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



9.7.3. Aircraft / Air traffic services



- Air traffic control (Control de tránsito aéreo)



- Controlling agency (Agencia de control): clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Air traffic control** – Control de tránsito aéreo / **Flight information service station** – Estación de servicio de información de vuelo / **Operator** – Operador / **None** – Ninguno / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido.
- Clearance validity (Validad de la autorización): clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Valid** – Valido / **Not valid** – No valido / **Unknown** – Desconocido / **Not applicable** – No aplicable.

Nota:

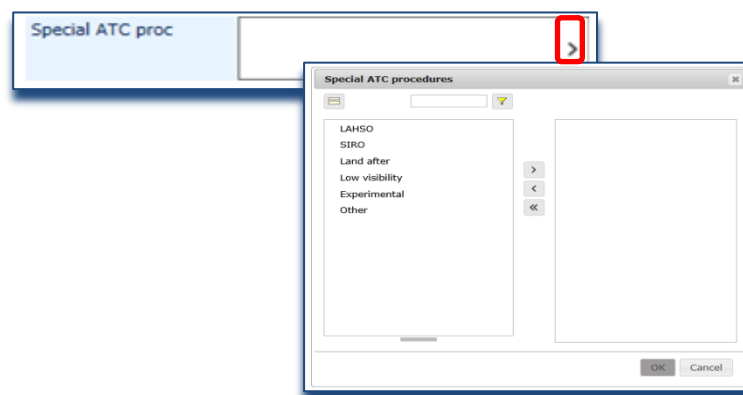
Validad de la autorización: Autorización para que una aeronave proceda en las condiciones especificadas por una unidad de control de tránsito aéreo.



1.- Por conveniencia, el término "autorización de control de tránsito aéreo" se abrevia frecuentemente como "autorización" cuando se usa en contextos apropiados.

2.- El término abreviado "autorización" puede ir precedido de las palabras "despegue de taxi", "aproximación de ruta de salida" o "aterrizaje" para indicar la porción particular del vuelo al que se relaciona la autorización de control de tránsito aéreo. Anexos 2 y 11.

- **Special ATC proc** (Procedimiento especial del Control de tránsito aéreo): para indicar qué procedimientos especiales estaban en uso en el momento de la ocurrencia. Los procedimientos especiales incluyen: procedimientos experimentales; aterrizar; aterrizar y mantener espera en pista y operaciones simultáneas de pistas con intersección.



Nota:

LAHSO - Operaciones que incluyen despegues y aterrizajes simultáneos y / o aterrizajes simultáneos cuando un avión de aterrizaje es capaz y es instruido por el controlador para contener corto de la pista de intersección / calle de rodaje o punto de detención designado. Se espera que los pilotos informen al controlador con prontitud si no se puede aceptar la autorización breve de espera.

Posición corta en tierra y en espera: Una posición designada en una pista destinada al uso de tierra y operaciones cortas que indican el final de la distancia de aterrizaje reducida disponible.

SIRO - "Simultaneous Intersecting Runway Operations" - Operaciones simultáneas de pista con intersección - Las operaciones se realizan en dos pistas intersecantes sujetas a procedimientos ATS específicos, de modo que las operaciones de rutina se llevan a cabo en la pista principal de intersección, mientras que los procedimientos cortos de espera tienen lugar en la pista secundaria de intersección.

Land after

Low visibility – Baja visibilidad

Experimental – **experimental** - Se refiere a cualquier tipo de procedimiento experimental vigente en el momento. Use narrativa para explicar la naturaleza del procedimiento si es relevante para la ocurrencia.

Other - El procedimiento ATC especial en uso fue diferente de los mencionados anteriormente.

- **Flight level, altitude** (Nivel de vuelo o altitud): Campo con entrada manual. Insertar los valores solicitados en cada campo bajo la forma de numeral (p.ej.: 10000 para la indicación de 10.000 ft).

Flight level, altitude

	Height	Altimeter (QFE)	Altitude	Altimeter (QNH)	Flight level
Actual	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/>
Cleared	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/>
Requested	<input type="text"/> ft		<input type="text"/> ft		<input type="text"/>
Co-ordinated entry	<input type="text"/> ft		<input type="text"/> ft		<input type="text"/>
Co-ordinated exit	<input type="text"/> ft		<input type="text"/> ft		<input type="text"/>

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "ft" (pies) es posible cambiar para "m" (metros).

Flight level, altitude

	Height	Altimeter (QFE)	Altitude	Altimeter (QNH)	Flight level
Actual	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/>
Cleared	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> hPa	<input type="text"/>
Requested	<input type="text"/> ft		<input type="text"/> ft		<input type="text"/>
Co-ordinated entry	<input type="text"/> ft		<input type="text"/> ft		<input type="text"/>
Co-ordinated exit	<input type="text"/> ft		<input type="text"/> ft		<input type="text"/>

Atención:

Al clicar con lado izquierdo del "mouse" arriba de la información "hPa" (Hector Pascual) es posible cambiar para "Inch Hg" (Pulgadas de Mercurio) o "mmHg" (Milímetros de Mercurio).



Aircraft altitude deviation (Desviación de la altitud por la aeronave):

- **Time deviating FL** (Tiempo dedicado a desviarse del nivel de vuelo autorizado): Campo con entrada manual. Poner el tiempo, en segundos, que la aeronave se quedó fuera del nivel autorizado.
- **Clear FL after** (Nivel de vuelo despejado después de la desviación): Campo con entrada manual. Utilizar solamente si es diferente del nivel de vuelo autorizado antes de la desviación.

Aircraft altitude deviation

Time deviating FL **Second(s)** Cleared FL after

Second(s)
Minute(s)

Atención:

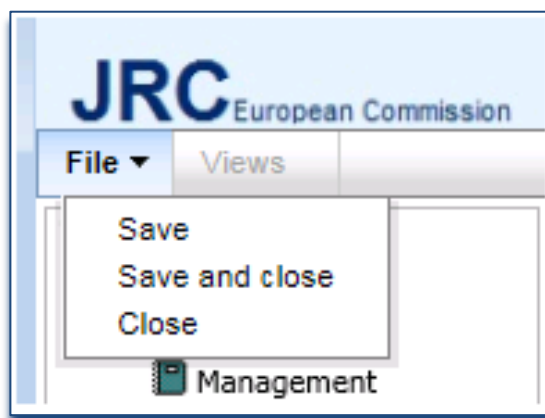
Al clicar con lado izquierdo del “mouse” arriba de la información “Second(s)” (segundos) es posible cambiar para “Minute(s)” (Minutos).

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “**Close – Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



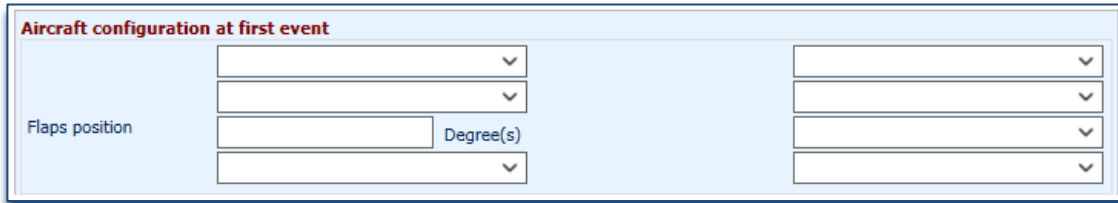


9.7.4. Aircraft / Configuration/Equipage/Charts

- **Gear position** (Posición del tren de aterrizaje): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Up** - Arriba / **Down** - Extendido / **Unknown** - desconocido.

- **Spoilers position** (Posición de los “Spoilers” - freno aerodinámico alar de deflexión en el extradós): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Up** - Cerrado / **Down** - Abierto / **Unknown** - desconocido.

- **Flaps position** (posición de los flapes): Campo con entrada manual: inserir la posición de los flaps en el momento de la ocurrencia, en grados.

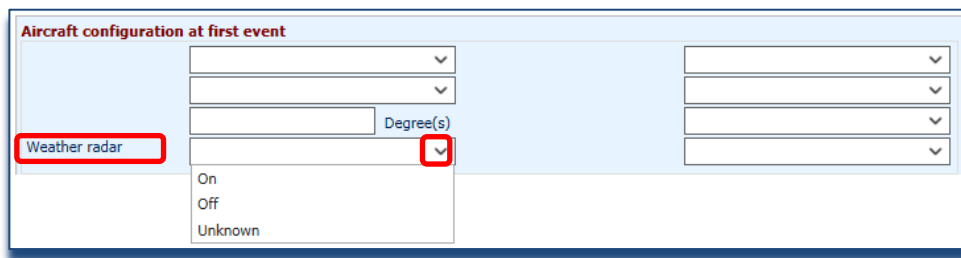


The screenshot shows a form titled "Aircraft configuration at first event". It contains several input fields. The "Flaps position" field is highlighted, showing a text input box followed by "Degree(s)" and a dropdown arrow. To the right of this field are four more dropdown menus stacked vertically.

Nota:

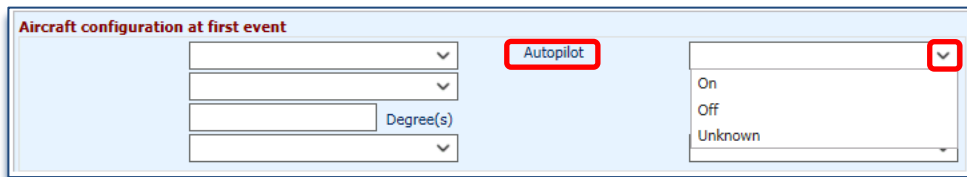
Aunque la aeronave utilice la información de posición de los flapes de modo diferente, p.ej.: flaps para despegue o posición 2, verificar en el manual de la aeronave el valor de esta posición en grados.

- **Weather radar** (Radar meteorológico): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **On** - Encendido / **Off** - Desactivado / **Unknown** - desconocido



The screenshot shows the same form as above, but the "Weather radar" field is selected. A red box highlights the field label, and another red box highlights the dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing three options: "On", "Off", and "Unknown".

- **Autopilot** (Piloto automático): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **On** - Encendido / **Off** - Desactivado / **Unknown** - desconocido.



The screenshot shows the same form as above, but the "Autopilot" field is selected. A red box highlights the field label, and another red box highlights the dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing three options: "On", "Off", and "Unknown".

- **Auto throttle** (Empuje automático): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **On** - Encendido / **Off** - Desactivado / **Unknown** - desconocido.

The screenshot shows a form titled "Aircraft configuration at first event". On the right side, there is a dropdown menu with the text "Auto throttle" highlighted in a red box. Below the dropdown, the options "On", "Off", and "Unknown" are visible. A red box also highlights the dropdown arrow icon.

- **HUD installed** (Visualizador de “cabeza alta” instalado): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Si / **No** – No / **Unknown** - desconocido.

The screenshot shows a form titled "Aircraft configuration at first event". On the right side, there is a dropdown menu with the text "HUD installed" highlighted in a red box. Below the dropdown, the options "Yes", "No", and "Unknown" are visible. A red box also highlights the dropdown arrow icon.

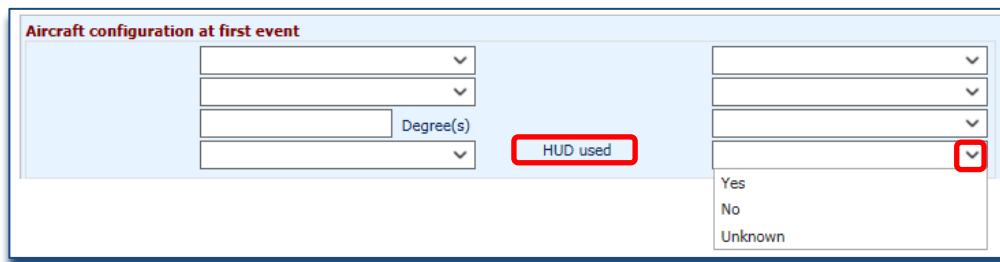
Nota:

Visualizador de “cabeza alta” (HUD). Sistema de presentación visual de la información de vuelo en el campo visual frontal externo del piloto. En un HUD puede presentarse una variedad de información de vuelo, dependiendo de la operación de vuelo que se prevé realizar, las condiciones de vuelo, las capacidades del sistema y la aprobación operacional. El HUD puede incluir, entre otros, los elementos siguientes:

- velocidad aerodinámica;
- altitud;
- rumbo;
- velocidad vertical;
- ángulo de ataque;
- trayectoria de vuelo o vector velocidad;
- actitud con referencias a inclinación lateral o cabeceo;

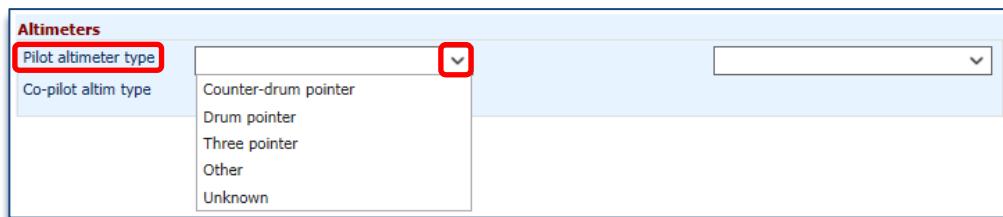
- h) curso y trayectoria de planeo con indicaciones de desviación;
- i) indicaciones de la situación (sensor de navegación, piloto automático, dispositivo director de vuelo); y
- j) presentaciones visuales de alertas y advertencias (ACAS, cizalladura del viento, advertencia de la proximidad del terreno).

- **HUD used** (Visualizador de “cabeza alta” utilizado): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes – Si / No – No /Unknown - desconocido.**



Altimeters – Altímetros

- **Pilot altimeter type** (Tipo de altímetro – Piloto)
- **Co-pilot altim type** (Tipo de altímetro – co-piloto): Campos con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Counter-drum pointer / Drum pointer / Three pointer / Other – otro /Unknown - desconocido.**



Nota:
Counter-drum pointer: En este tipo de altímetro, la altitud está indicada en múltiplos de 100 pies por tres punteros, uno por cada 10000 pies, uno por 1000 pies y

uno por 100 pies. Además, para detalles de la altitud por encima o por debajo del punto de 1000 pies indicado por el contador, una aguja apunta a una escala circular. Los pasos de 100 pies están marcados de cero a nueve.

Drum pointer: En este tipo de altímetro, la altitud se presenta en pasos de 1000 pies en un tambor. Para detalles de la altitud por encima o por debajo del punto particular de 1000 pies, una aguja apunta a una escala circular. Los pasos de 100 pies están marcados del uno al nueve y cada paso está marcado con una línea pequeña.

Three pointer: En este tipo de altímetro, la altitud está indicada por tres agujas, una que indica múltiplos de 10000 pies, una que indica múltiplos de 1000 pies y una que indica incrementos de 100 pies. Todos están montados en el mismo centro y usan la escala redonda marcada de cero a nueve. La diferencia entre la aguja de 10000, 1000 y 100 pies es su forma y tamaño respectivos.

- **Radio altimeter inst** (Radio altímetro instalado): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes – Si / No – No /Unknown** - desconocido.

Charts – Cartas aeronáuticas

- Charts available (mapas aeronáuticos disponibles)
- Terrain contours (contornos del terreno)

- Altitude contours (contornos de altitud)

- Charts different (diferentes mapas)

Campos con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Si / **No** – No / **Unknown** - desconocido.

- Provider (Proveedor de las cartas aeronáuticas)

- Chartas provider (Proveedor de los mapas y cartas aeronáuticas):

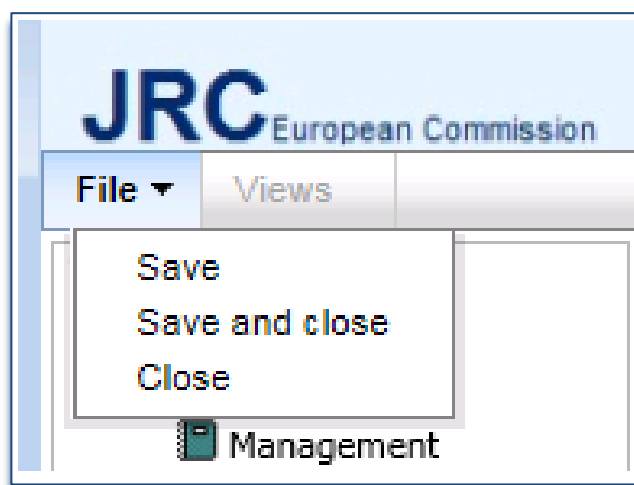
Campos con entradas manuales. Insertar el nombre del proveedor de los mapas y cartas disponibles para los pilotos.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “**Close** – **Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.7.5. Aircraft / EPWS/TAWS

Nota:

Se requiere un sistema de advertencia de proximidad del terreno. Información acerca de si este avión debe tener instalado o no un sistema de advertencia de proximidad al terreno. Un GPWS [sistema de advertencia de proximidad del terreno] es un sistema a bordo del avión que proporciona advertencias de:

- a) velocidad de descenso excesiva;
- b) velocidad de aproximación al terreno excesiva;
- c) pérdida de altitud excesiva después del despegue o de dar motor;
- d) margen vertical sobre el terreno que no es seguro y configuración de aterrizaje inadecuada;

1) tren de aterrizaje no desplegado en posición;

2) flaps no dispuestos en posición de aterrizaje; y

- e) descenso excesivo por debajo de la trayectoria de planeo por instrumentos.

Anexo 6, ítem 6.15.8, de la OACI.

GPWS Equipment – Equipo de GPWS

- **GPWS required / GPWS installed / GPWS warning given / GPWS operated** - Campos con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - Desconocido.
- **GPWS type/mark:** Campo con entrada manual. Insertar lo tipo y marca del equipo GPWS instalado en la aeronave.

GPWS warning/alert type	Crew reaction GPWS	GPWS warning identified	GPWS time to react

GPWS/TAWS warning – Advertencia de GPWS/TAWS

- **GPWS warning given** (Advertencia dada por el GPWS): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Si / **No** – No / **Unknown** - desconocido.

Campo con valores predefinidos: Haga clic en “+” para añadir, en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de añadir “*GPWS warning and reaction in CFIT*”.

GPWS/TAWS warning

GPWS warning given [dropdown] GPWS operated [dropdown]

GPWS	GPWS warning/alert type	Crew reaction GPWS	GPWS warning identified	GPWS time to react
				[+]

Add GPWS warning and reaction in CFIT

GPWS warning/alert type [dropdown]

Crew reaction GPWS [dropdown]

GPWS warning identified [dropdown]

GPWS time to react [input] Second(s)

OK Cancel

Reaction Options:

- Correct
- Delayed
- Ignored
- Immediate
- Not noticed
- Not understood
- Other
- Unknown

Status Options:

- Yes
- No
- Unknown

Alert Type List:

- Bank angle
- Caution terrain
- Don't sink
- Glide slope
- Pull-up
- Sink rate
- Terrain
- Too low flaps
- Too low gear
- Too low terrain
- Windshear
- Other
- Unknown

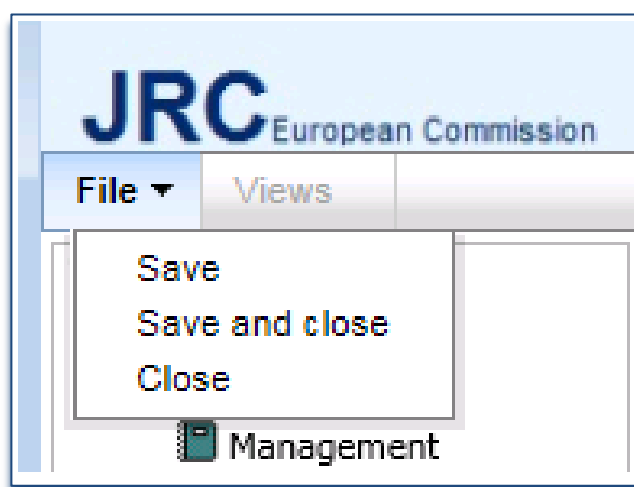


Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “**Close – Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.7.6. Aircraft / Aircraft recordings

9.7.7. Aircraft / Parts information

9.7.8. Aircraft / Engines

9.7.9. Aircraft / Propellers

9.7.10. Aircraft / Meteorology

9.7.11. Aircraft / Fire

9.7.12. Aircraft / Survival

9.7.13. Aircraft / Ditch

Atención:

No desarrollado en la Región



9.7.14. Aircraft / Position/Wreckage/Impact

Wreckage position - La posición de los restos

Wreckage position

Wreckage location Length wreckage trail m

Bearing rwy heading Degree(s) Location across m

Distance threshold m Location along m

Wreckage position

Runway excursion

Rwy exit at Dist to exit m

Terrain at wreckage

Terrain type Surface type

Elevation terrain ft

Water depth m

Ground impact

Speed at impact kt Roll angle specific Degree(s)

Speed level Roll attitude

Descent rate Pitch attitude

Descent speed ft/min Pitch angle specific Degree(s)

Impact angle Break-up on impact

Impact angle specific Degree(s)

- **Wreckage location** (ubicación de los restos): Campo con valores predefinidos: Haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la distancia del suceso en relación con el aeródromo.

Wreckage position

Wreckage location

On aerodrome/airstrip

Off aerodr < 10 km

Off aerodr > 10 km

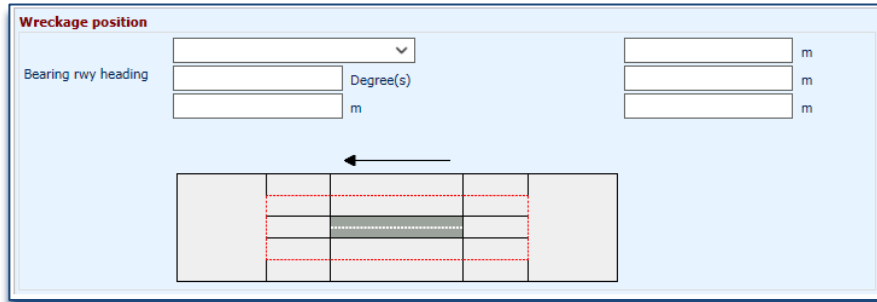
Unknown

m

m

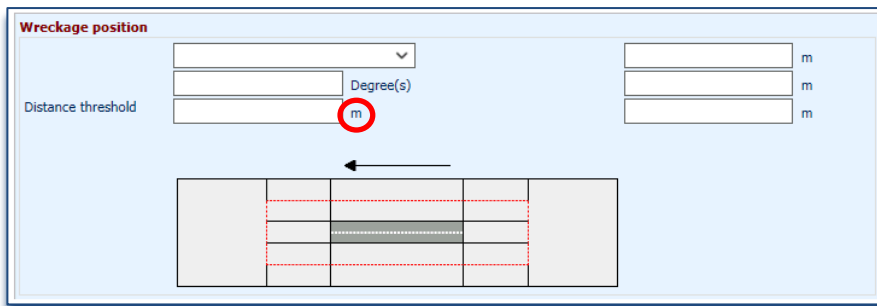
m

- **Bearing rwy heading** (rumbo de la pista): Campo con entrada manual: insertar el rumbo de la pista en uso en el momento de la ocurrencia, en grados. (p.ej.: Insertar 180 para una pista con rumbo 180°)



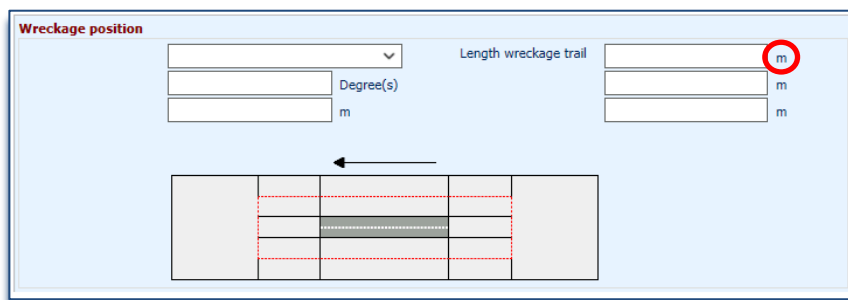
The screenshot shows a form titled "Wreckage position". On the left, under the heading "Bearing rwy heading", there are three input fields: a dropdown menu, a field labeled "Degree(s)", and a field labeled "m". On the right, there are three empty input fields, each with a "m" label. Below the form is a diagram of a runway with a dashed red rectangle indicating the wreckage area. An arrow points to the left above the diagram.

- **Distance threshold** (umbral de distancia): Campo con entrada manual: insertar el umbral de distancia de la pista en uso en el momento de la ocurrencia, en metros o pies. (p.ej.: Insertar 3450 para una pista de 3.450 m).



The screenshot shows the same "Wreckage position" form. In this view, the "Distance threshold" label is on the left, and the "m" label on the second input field on the right is circled in red. The diagram below is identical to the previous one.

- **Length wreckage trail** (Sendero de restos de longitud). Campo con entrada manual: insertar la distancia, en metros o pies. (p.ej.: Insertar 572).



The screenshot shows the "Wreckage position" form. On the right, under the heading "Length wreckage trail", there are three input fields, with the top one circled in red. The "m" label on the top input field is also circled in red. The diagram below is identical to the previous ones.

**Nota:**

La distancia desde el primer contacto con el suelo hecho en el evento hasta el punto donde el avión se detuvo.

- **Location across** (Ubicación de los restos): Campo con entrada manual: insertar la distancia, en metros o pies.

Wreckage position

m
 Degree(s) Location across m
 m m

Nota:

La ubicación de los restos medidos como la distancia desde el eje de la pista en uso. Use números positivos para desplazamiento hacia la derecha y negativo hacia la izquierda. Coordenadas cartesianas, siendo el eje x la pista). Las coordenadas de un punto (en un plano) son su distancia de dos líneas rectas que se intersectan (las coordenadas de los ejes de los ejes), midiéndose la distancia de cada eje en una dirección paralela al otro eje.

- **Location along** (Ubicación de los restos a lo largo de la pista): Campo con entrada manual: insertar la distancia, en metros o pies.

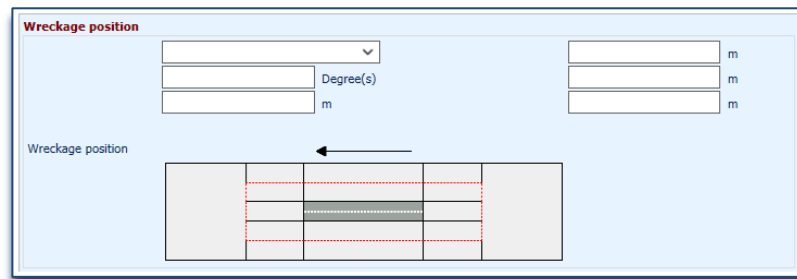
Wreckage position

m
 Degree(s) Location along m
 m m

Nota:

La distancia del punto donde la aeronave se detuvo del umbral de la pista medido a lo largo de la pista (coordenadas cartesianas, siendo el eje x la pista). Las coordenadas de un punto (en un plano) son su distancia de dos líneas rectas que se intersectan (las coordenadas de los ejes), midiéndose la distancia de cada eje en una dirección paralela al otro eje.

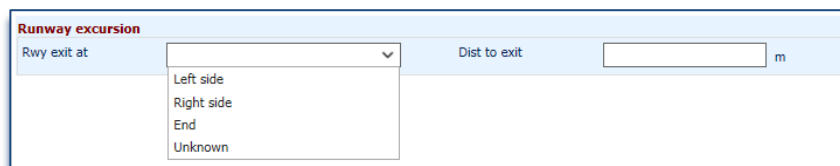
- **Wreckage position** (Posición de los restos): Campo de marcación directa. Hacer un clic en la posición de los restos de la aeronave. Solo utilizar para sucesos ocurridos cerca de la pista de aterrizaje.



The screenshot shows a form titled "Wreckage position". It contains a dropdown menu, three input fields with units (m, Degree(s), m), and a diagram of a runway with a dashed red rectangle indicating the wreckage position.

Runway excursion – Salida de pista

- **Rwy exit at** (la dirección en que el avión salió de la pista). Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Left side** – izquierda / **Right side** – derecha / **End** – final de la pista / **Unknown** - desconocido.



The screenshot shows a form titled "Runway excursion". It contains a dropdown menu for "Rwy exit at" with options: Left side, Right side, End, Unknown, and an input field for "Dist to exit" with a unit "m".



- **Distance to exit** (la distancia desde el umbral hasta el punto donde el avión salió de la pista). Campo con entrada manual: insertar la distancia, en metros, pies, millas o kilómetro.

Nota:

Solo ingrese en aquellos casos en que la aeronave salió de la pista sin usar las salidas de pista aprobadas. Umbral: el comienzo de la parte de la pista utilizable para el aterrizaje.

Terrain at wreckage – Terreno del sitio del suceso

- **Terrain type** – tipo de terreno: Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Level/flat** – Nivel / plano / **Rolling** – Ondulado / **Hilly** – Acidentado / **Mountainous** – Montañoso / **Water** – Agua / **Other** – Otro / **Unknown** - Desconocido.

Nota:

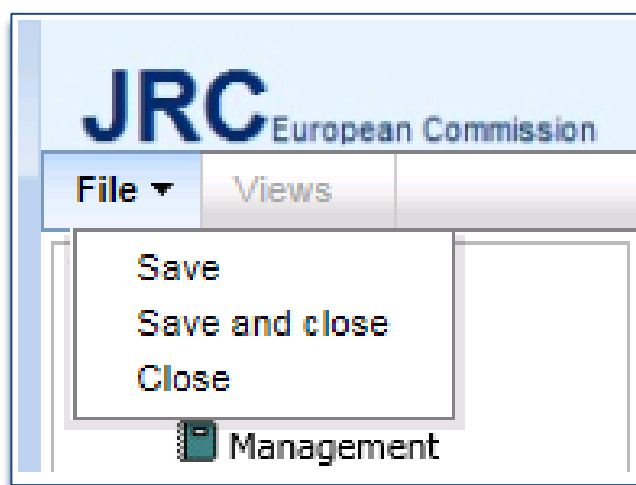
Terrenos montañosos (Mountainous) comprenden elevaciones naturales de la superficie de la tierra que se elevan más o menos fuertemente por encima del nivel de la tierra circundante. Restringido a alturas de mayor elevación que los llamados acidentados (Hilly); pero la discriminación es una cuestión de uso local, alturas que en una localidad se llaman montañas, que en otras se consideran meramente como colinas/acidentados. En Gran Bretaña, el terreno que se eleva a alturas superiores a los 2 000 pies se denomina generalmente montañoso; pero, en India, los rangos de 5 000 e incluso 10 000 pies se llaman comúnmente "colinas", en contraste con las montañas del Himalaya, muchos picos de los cuales se elevan más allá de 20 000 pies.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



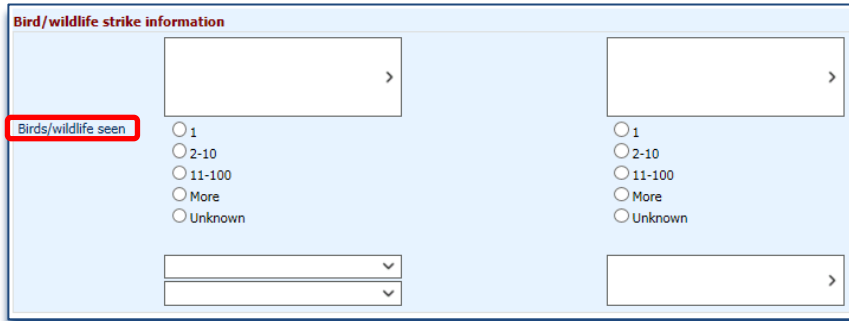


9.7.15.Aircraft / Bird/Wildlife strike

- **Parts struck** (partes del avión impactadas por la fauna, pero no necesariamente dañadas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de las partes impactadas por la fauna.

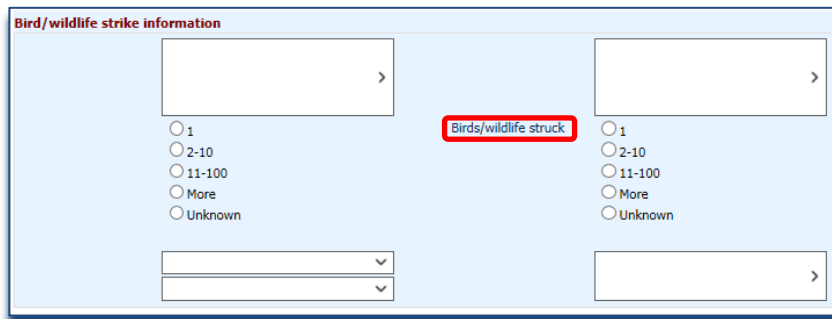
- **Parts damaged** (partes dañadas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de las partes dañadas por la fauna.

- **Birds/wildlife seen** (el número estimado de aves o fauna visto): Campo con valores predefinidos: hacer un clic en una de las opciones: **1** / **2-10** / **11-100** / **More** / **Unknown**.



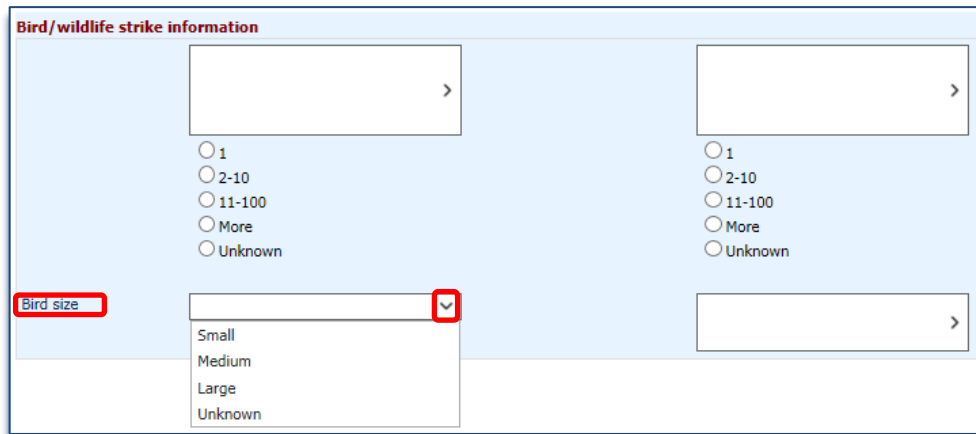
The screenshot shows a form titled "Bird/wildlife strike information". It contains two columns of input fields. The left column has a text input field with a right-pointing arrow, a radio button group with options "1", "2-10", "11-100", "More", and "Unknown", and two dropdown menus. The right column has a text input field with a right-pointing arrow, a radio button group with the same options, and a text input field with a right-pointing arrow. The label "Birds/wildlife seen" is highlighted with a red box and points to the radio button group in the left column.

- **Birds/wildlife struck** (el número estimado de aves / fauna que impactó con la aeronave): Campo con valores predefinidos: hacer un clic en una de las opciones **1** / **2-10** / **11-100** / **More** / **Unknown**



The screenshot shows the same form as above. The label "Birds/wildlife struck" is highlighted with a red box and points to the radio button group in the right column.

- **Bird Size** (tamaño de los pájaros): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de los tamaños aproximados de los pájaros.



The screenshot shows the same form as above. The label "Bird size" is highlighted with a red box and points to a dropdown menu that is open, showing the options "Small", "Medium", "Large", and "Unknown".

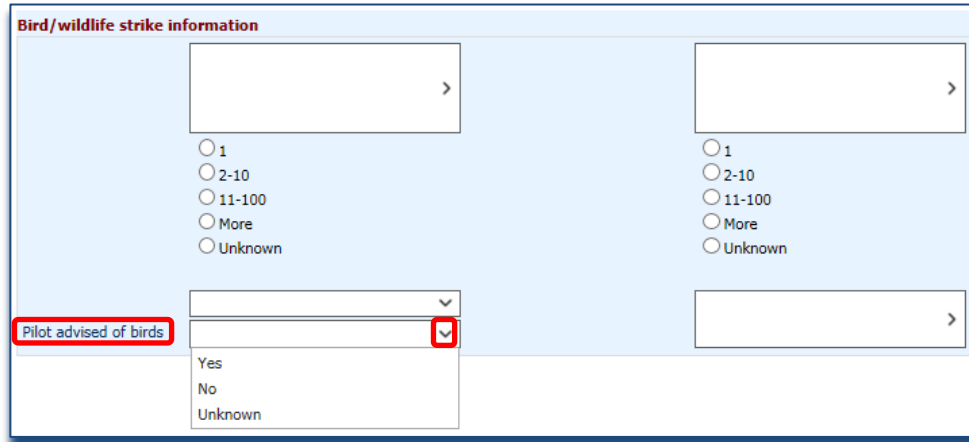
- **Species description** (descripción de las especies): generalmente las especies de aves / fauna que estuvieron involucradas en la ocurrencia. Nota: las entradas que no son de aves (mamíferos, reptiles) también se incluyen allí.

The image shows a software interface for recording bird/wildlife strike information. The main window has two columns, each with a search box and a radio button selection for the number of strikes (1, 2-10, 11-100, More, Unknown). A red box highlights the 'Species description' field in the right column. A dialog box titled 'Bird / wildlife species description' is open, showing a list of animal groups: MAMMALS, REPTILES, IGUANAS, PERCHING BIRDS (continued), OSTRICH, RHEAS, CASSOWARIES, EMU, KIWIS, GREBES, ALBATROSS, SHEARWATERS, PETREL, PELICANS, CORMORANTS, BOOBIES, HERON, STORK, IBIS, FLAMINGO, DUCKS, GEESE, SWANS, and HAWKS, EAGLES, VULTURES. There is an 'Additional text:' field and 'OK' and 'Cancel' buttons at the bottom of the dialog.

Atención:

Para este campo es recomendable que las identificaciones de las especies sean ejecutadas por personal habilitado (biólogos o personal especializado). En los órganos que no tengan personal especializado o no tengan como obtener ayuda externa, poner solamente la macro especie (p.ej. mamíferos, reptiles etc.)

- **Pilot advised of birds** (¿Piloto avisado de la presencia de los pájaros?): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Si / **No** – No / **Unknown** – desconocido.

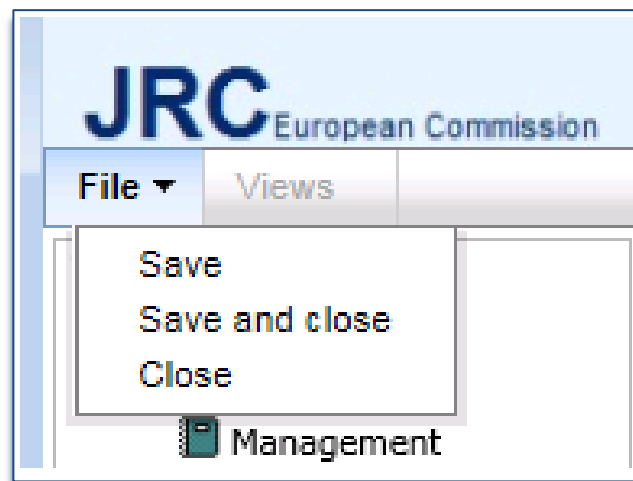


Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.7.16.Aircraft / Flight crew

Flight crew member

Age Year(s) Category

Gender

Flight crew rest/duty

Duty last 24 hours Hour(s) Rest before duty Hour(s)

Flight crew experience

	Last 24 hours	Last 90 days	Total
This aircraft type	<input type="text"/> Hour(s)	<input type="text"/> Hour(s)	<input type="text"/> Hour(s)
All types	<input type="text"/> Hour(s)	<input type="text"/> Hour(s)	<input type="text"/> Hour(s)

Licenses

Licenses	License type	Validity	Instrument rating	Instructor rating

License type Validity Ratings Instrument rating Instructor rating

License issued by Date of license

Flight crew member – Miembro de la tripulación de vuelo

- **Age** (Edad): Campo con entrada manual. Insertar la edad del tripulante, en la fecha del suceso, formato AA. (p.ej. 35 para un piloto con 35 años en momento del suceso).

Flight crew member

Age Year(s)

- **Category** – Categoría: Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la función del tripulante que está siendo insertado en el sistema: **Pilot-in-command** – Piloto en mando / **Co-pilot** – Copiloto / **Flight engineer** – Ingeniero de vuelo / **Dual student** – Alumno piloto / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido.

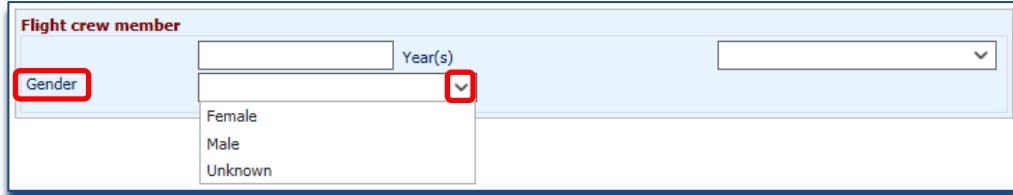
Flight crew member

Year(s)

Category

- Pilot-in-command
- Co-pilot
- Flight engineer
- Dual student
- Other
- Unknown


- **Gender** (Género): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar el género del tripulante que está siendo insertado en el sistema: **Female** – Femenino / **Male** – Masculino / **Unknown** – desconocido.



The screenshot shows a form titled "Flight crew member". It contains several input fields. The "Gender" field is highlighted with a red box, and its dropdown menu is open, showing the options "Female", "Male", and "Unknown". The "Year(s)" field is also visible, along with a dropdown arrow on the right.

Flight crew rest/duty - Descanso / trabajo de la tripulación de vuelo

- **Duty last 24 hours** (Trabajo en las últimas 24 horas): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de horas o minutos trabajados hasta momento del suceso, formato hh.mm. (p.ej. 10.00 – diez horas). **Observar que el campo horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).**



The screenshot shows a form titled "Flight crew rest/duty". It contains a field labeled "Duty last 24 hours" which is highlighted with a red box. To the right of this field is a text input box with "Hour(s)" written next to it, also highlighted with a red circle.

Nota:

El tiempo de servicio de los miembros de la tripulación de vuelo en las últimas 24 horas Anexo 6 Parte I Período de servicio: período de servicio de vuelo. El tiempo total desde el momento en que un miembro de la tripulación de vuelo comienza a trabajar, inmediatamente después de un período de descanso y antes de realizar un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que el miembro de la tripulación de vuelo es relevado de todos los deberes que han completado dicho vuelo o serie de vuelos.



- **Rest before duty** (Tiempo de descanso antes del vuelo): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de horas, días o minutos de descanso anteriores al empezar la jornada de trabajo del suceso, formato hh.mm. (p.ej. 12.00 – doce horas). **Observar** que el campo horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).

Flight crew rest/duty			
<input type="text"/>	Hour(s)	Rest before duty	<input type="text"/>
			Hour(s)

Flight crew experience – Experiencia de la tripulación de vuelo

Atención:

Observar que para todos los siguientes campos de horas es establecido en formato centesimal (por ejemplo: 80 min - 01h 20 min es el mismo que 1.33 horas y no 1.2).

- **This aircraft type** (Cantidad de horas voladas en esto tipo de aeronave): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de horas, días o minutos volados en esta aeronave hasta el momento del suceso, en las últimas 24 horas, 90 días y total, formato hh.mm. (p.ej. 5000.00 – cinco mil horas).

Flight crew experience						
	Last 24 hours		Last 90 days		Total	
This aircraft type	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)
	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)

- **All types** (Cantidad de horas voladas): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de horas voladas, en todos los tipos de aeronave, hasta el momento del suceso, en las últimas 24 horas, 90 días y total, formato hh.mm. (p.ej. 10000 – diez mil horas).

Flight crew experience						
	Last 24 hours		Last 90 days		Total	
All types	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)
	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)	<input type="text"/>	Hour(s)

Licenses – Licencias

Atención:


Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los datos abajo (“License type”, “Validity”, “License issued by”, “Ratings”, “Instrument rating”, “Date of License” y “Instructor rating”). Caso no sea hecho el clic en “Add” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

The screenshot shows a web form titled "Licenses". At the top, there is a table with four columns: "License type", "Validity", "Instrument rating", and "Instructor rating". A red box highlights a "+" icon in the top right corner of the table. Below the table, there are several input fields: "License type" (a dropdown menu), "License issued by" (a dropdown menu), "Date of license" (a date picker), "Validity" (a dropdown menu), "Ratings" (a dropdown menu), "Instrument rating" (a dropdown menu), and "Instructor rating" (a dropdown menu). The fields are currently disabled (grayed out).

- **License type** (Tipo de licencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de licencia.

This screenshot shows the same "Licenses" form as above, but with the "License type" dropdown menu open. A red box highlights the "License type" label, and another red box highlights the dropdown arrow icon. The dropdown menu is titled "Flight crew license, license type" and contains a list of options: "Aeroplane pilot", "Airline transport pilot", "Commercial pilot", "Private pilot", "Student pilot", "None", "Other", "Unknown", "Helicopter pilots", "Glider pilots", "Balloon pilots", "Dirigible pilots", "Microlight pilots", "None", "Other", and "Unknown types of pilot licenses". The "OK" and "Cancel" buttons are visible at the bottom of the dropdown menu.

Atención:

Para todas las categorías de aviación tenemos la posibilidad de seleccionar los tipos de licencia (cuando existe el ícono , es posible añadir informaciones más específicas.

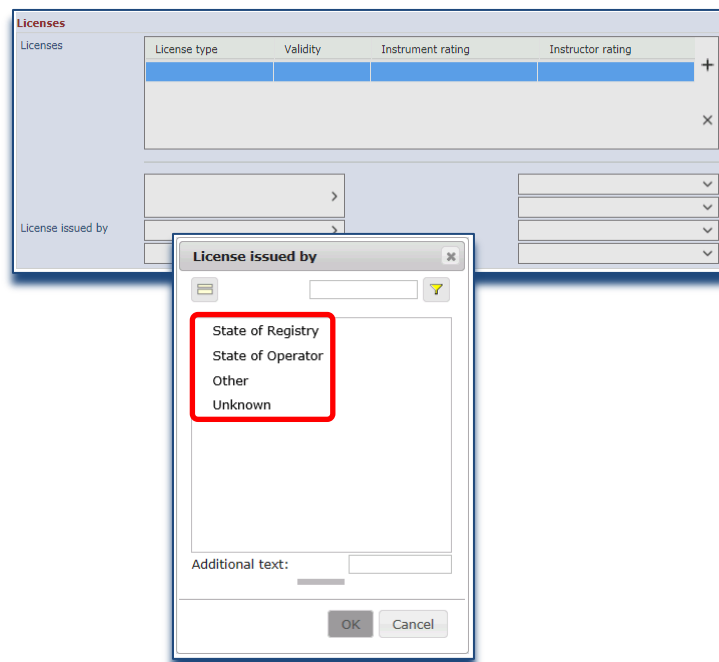
- **Validity** (Validad): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la validad de sus licencias: **Valid, no waivers** – Válido, sin restricciones / **Valid, medical waivers** – Válida, con restricciones médicas / **Not valid** – no válida / **Unknown** – desconocido.

The screenshot shows a software interface for 'Licenses'. At the top, there is a table with columns: License type, Validity, Instrument rating, and Instructor rating. Below the table, there are several input fields. The 'Validity' field is highlighted with a red box, and its dropdown menu is open, showing four options: 'Valid, no waivers', 'Valid, medical waivers', 'Not valid', and 'Unknown'. The dropdown arrow is also highlighted with a red box.

- **Ratings** (Calificaciones): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la situación de las licencias del tripulante que está siendo insertado en el sistema: **Held required rating** – El miembro de la tripulación de vuelo tenía las calificaciones requeridas en su licencia / **No required rating** – Sin calificación requerida - El miembro de la tripulación de vuelo no tenía las calificaciones requeridas en su licencia / **Rating not required** – Calificación no requerida - El miembro de la tripulación de vuelo no necesitaba de esta calificación en su licencia / **Unknown** – desconocido.

The screenshot shows the same 'Licenses' software interface. The 'Ratings' field is highlighted with a red box, and its dropdown menu is open, showing four options: 'Held required rating', 'No required rating', 'Rating not required', and 'Unknown'. The dropdown arrow is also highlighted with a red box.

- **License issued by** (Licencia emitida por): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar donde fueron emitidas las licencias del tripulante que está siendo insertado en el sistema: **State of Registry** – El Estado de registro de la aeronave fue el responsable por la emisión de las calificaciones en su licencia / **State of Operator** – El Estado del Operador de la aeronave fue el responsable por la emisión de las calificaciones en su licencia / **Other** – Otro Estado fue el responsable por la emisión de las calificaciones en su licencia / **Unknown** – desconocido.



The screenshot displays a software interface for managing licenses. The main window is titled 'Licenses' and contains a table with columns for 'License type', 'Validity', 'Instrument rating', and 'Instructor rating'. Below the table, there are several input fields, including a dropdown menu labeled 'License issued by'. A modal dialog box is open over the 'License issued by' field, showing a list of predefined values: 'State of Registry', 'State of Operator', 'Other', and 'Unknown'. The 'State of Registry' option is highlighted with a red rectangular box. The dialog also includes an 'Additional text' field and 'OK' and 'Cancel' buttons.

- **Instrument rating** (Licencia para vuelo por instrumentos): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la licencia del tripulante para vuelo por instrumentos que está siendo insertado en el sistema: **Yes** – Tenía la calificación para vuelo por instrumento en su licencia / **No** – Tenía la calificación para vuelo por instrumento en su licencia pero no estaba valida en momento del suceso / **No instrument rating** – No tenía la calificación para vuelo por instrumento en su licencia / **Unknown** – desconocido.



Licenses

License type	Validity	Instrument rating	Instructor rating	
				+
				x

>
 >
 📅

Instrument rating

▾
 ▾
 ▾
 ▾

Yes
 No, rating expired
 No instrument rating
 Unknown

- **Date of license** (Fecha de emisión de la licencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en el ícono de calendario para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.

Licenses

Licenses

License type	Validity	Instrument rating	Instructor rating	
				+
				x

>
 >
Date of license 📅

▾
 ▾
 ▾
 ▾

🕒 December 2017 🕒

Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

- **Instructor rating** (Licencia de instructor): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Si, tenía licencia como instructor / **No** – No tenía licencia como instructor / **Unknown** – desconocido

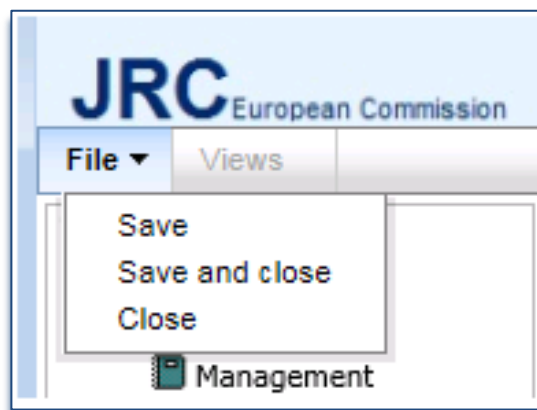
The screenshot shows a web interface for managing licenses. At the top, there's a header 'Licenses'. Below it is a table with columns: License type, Validity, Instrument rating, and Instructor rating. The table is currently empty. Below the table, there are several input fields. The 'Instructor rating' field is highlighted with a red box, and its dropdown menu is open, showing the options 'Yes', 'No', and 'Unknown'. The label 'Instructor rating' is also highlighted with a red box.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



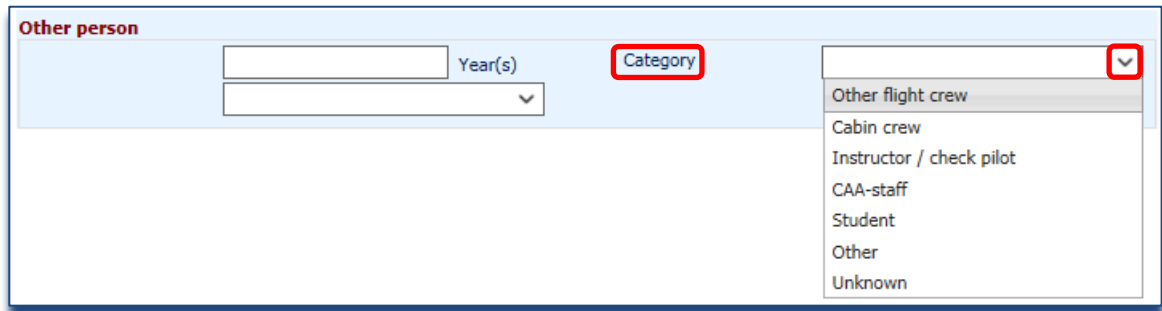


9.7.17. Aircraft / Other crew member

Other person – Otras personas

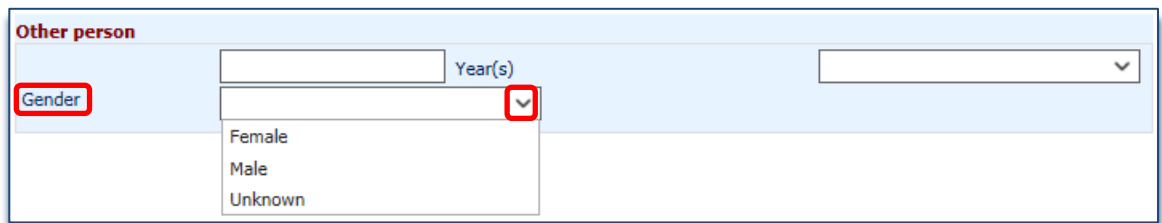
- **Age** (Edad): Campo con entrada manual. Insertar la edad del tripulante, en la fecha del suceso, formato AA. (p.ej. 35).

- **Category** (Categoría): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la categoría del tripulante que está siendo insertado en el sistema: **Other flight crew** – Otra persona de la tripulación de vuelo / **Cabin crew** – Tripulación de cabina / **Instructor/check pilot** – Instructor o Inspector de vuelo / **CAA-staff** – Miembro de la autoridad aeronáutica / **Student** – Alumno piloto / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido.



The screenshot shows the 'Other person' form. The 'Category' dropdown menu is open, displaying the following options: Other flight crew, Cabin crew, Instructor / check pilot, CAA-staff, Student, Other, and Unknown. The 'Category' label and the dropdown arrow are highlighted with red boxes.

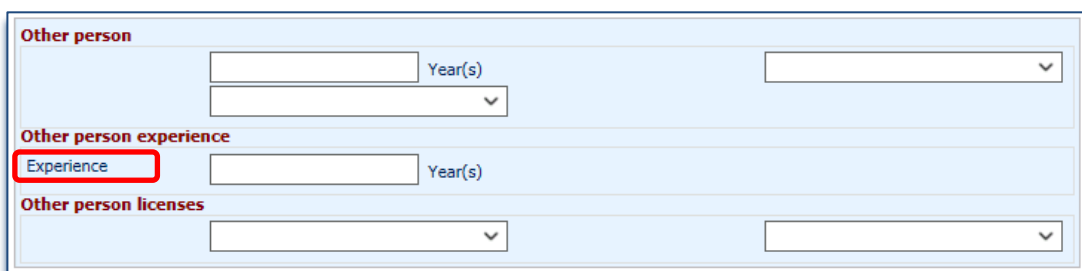
- **Gender** (Género): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar el género del tripulante que está siendo insertado en el sistema: **Female** – Femenino / **Male** – Masculino / **Unknown** – desconocido.



The screenshot shows the 'Other person' form. The 'Gender' dropdown menu is open, displaying the following options: Female, Male, and Unknown. The 'Gender' label and the dropdown arrow are highlighted with red boxes.

Other person experience – Experiencia de otras personas

- **Experience** (Experiencia): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de años trabajados hasta el momento del suceso, formato aa. (p.ej. 15 – quince años).



The screenshot shows the 'Other person' form. The 'Experience' field is highlighted with a red box. The form also shows the 'Other person licenses' section with two dropdown menus.



Other person Licenses – Licencias de las otras personas

- **License Validity** (Validad de la licencia): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar el estado de la validad de sus licencias: **Valid** – Válido / **Not valid** – No válida / **Valid, with waivers** – Válida, con restricciones / **Not required** – No requerida / **Unknown** – Desconocido.

The screenshot shows a form titled "Other person licenses". The "License validity" field is highlighted with a red box and has a dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing the following options: Valid, Not valid, Valid with waivers, Not required, and Unknown.

- **License Rating** (Calificación de la licencia): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar la situación de las licencias del tripulante que está siendo inserido en el sistema: **Held required rating** – La persona tenía las calificaciones requeridas en su licencia / **No required rating** – Sin calificación requerida – La persona no tenía las calificaciones requeridas en su licencia / **Not required** – Calificación no requerida – La persona no necesitaba de esta calificación en su licencia / **Unknown** – Desconocido.

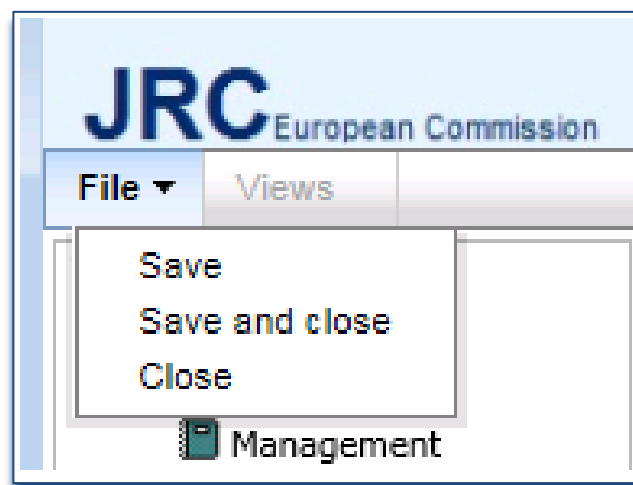
The screenshot shows the same "Other person licenses" form. The "License rating" field is highlighted with a red box and has a dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing the following options: Held required ratings, No required ratings, Not required, and Unknown.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.8. Dangerous Goods – Mercancías peligrosas

Atención:

En general estas informaciones van a ser obtenidas a través del explotador u operador de la aeronave, pero es importante los investigadores de accidentes teneren conocimientos amplios acerca del transporte de estas mercancías.

Más informaciones acerca de Mercancías Peligrosas pueden ser encontradas en *Anexo 18 –Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.*

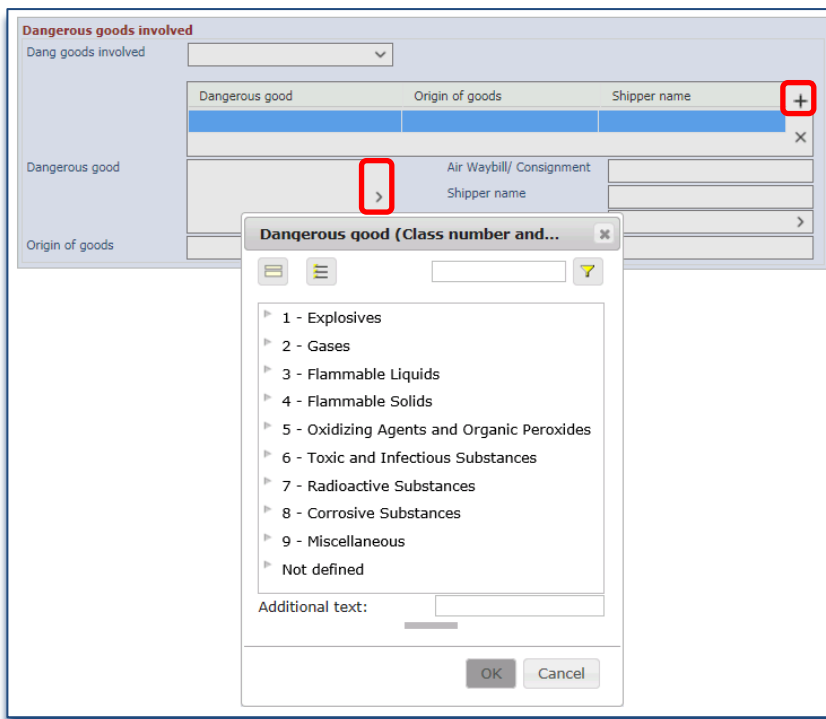
Dangerous goods involved

- **Dang goods involved** (Mercancías peligrosas involucradas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** - Desconocido.

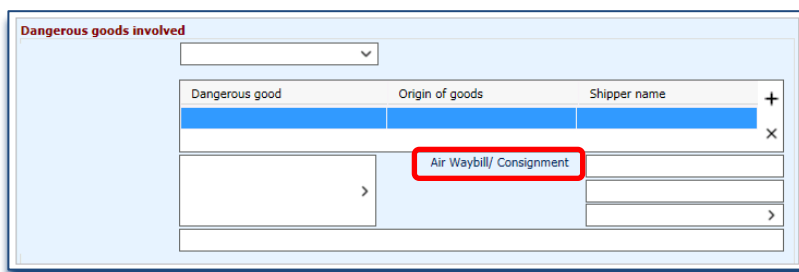
Atención:

Haga clic en “+” para añadir. Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en “+” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

- **Dangerous good** (Mercancías peligrosas): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de mercancías peligrosas para el ingreso.



- **Air Waybill / Consignment** (Guía de carga o Envío): El documento guía de carga / consignación o número de rastreo de referencia de la aerolínea o los operadores para las mercancías peligrosas que se transportan y proporciona evidencia del contrato de transporte. Campo con entrada manual. Insertar el número del documento que se asigna, a criterio de la aerolínea o operador.



- **Shipper name** (Nombre del remitente): Es el nombre de la organización responsable por el envío de las mercancías peligrosas. Campo con entrada manual. Insertar el nombre de la organización responsable por el envío (utilizar mayúsculas y minúsculas).

The screenshot shows a software interface for 'Dangerous goods involved'. It features a table with columns for 'Dangerous good', 'Origin of goods', and 'Shipper name'. Below the table, there is a 'Shipper name' input field, which is highlighted with a red rectangular box. There are also navigation arrows and a close button (X) visible.

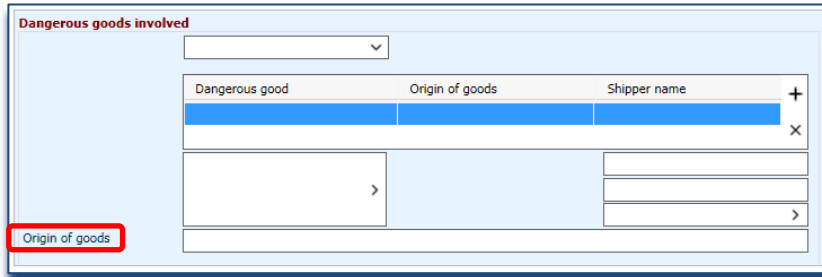
- **Subsidiary risk** (Riesgo subsidiario): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

The screenshot shows the 'Subsidiary risk' dialog box. It contains a list of predefined risk categories: 2.1 Flammable Gas, 3 Flammable Liquids, 4.1 Flammable Solids Self Rea, 4.2 Spontaneously Combustible, 4.3 Dangerous When Wet Sub, 5.1 Oxidizing Substances, 6.1 Toxic Substances, 8 Corrosive Substances, Other, and Unknown. The list is enclosed in a red rectangular box. To the right of the list are navigation arrows (left, right, double left, double right). At the bottom of the dialog are 'OK' and 'Cancel' buttons. The background shows the 'Subsidiary risk' field from the main form, also highlighted with a red box.

Atención:

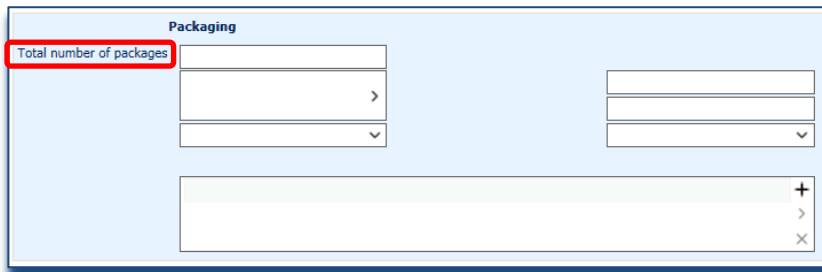
Posibilidad de poner más de un riesgo subsidiario.

- **Origin of goods** (Origen de las mercancías): Campo con entrada manual. Insertar el origen de la mercancía peligrosa en términos de dirección (utilizar mayúsculas y minúsculas).



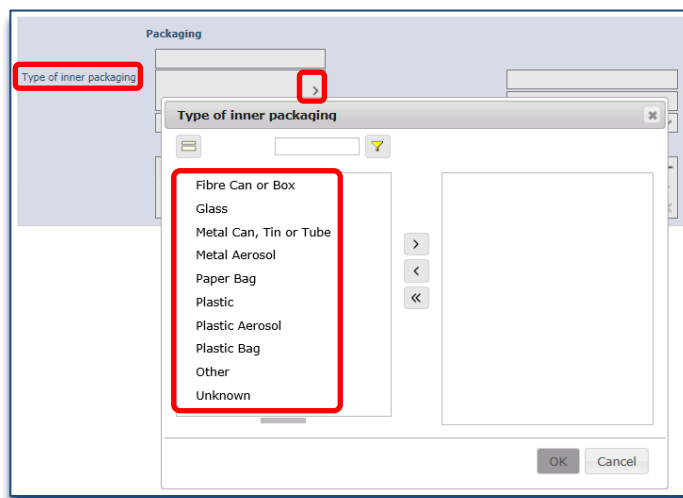
The screenshot shows a form titled "Dangerous goods involved". It features a dropdown menu at the top. Below it is a table with three columns: "Dangerous good", "Origin of goods", and "Shipper name". The "Origin of goods" column is highlighted in blue. Below the table are several input fields and a red box labeled "Origin of goods" pointing to the table's content area.

- **Total number of packaging** (Número total de embalajes): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad total de embalaje con mercancías peligrosas.



The screenshot shows a form titled "Packaging". It has a red box labeled "Total number of packages" pointing to an input field. Below this are several other input fields and a dropdown menu. At the bottom, there is a list area with a "+" sign and a "x" sign.

- **Type of inner packaging** (Tipo de embalaje interior): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



The screenshot shows a dialog box titled "Type of inner packaging" with a red box around the "Type of inner packaging" field in the background. The dialog lists several options: "Fibre Can or Box", "Glass", "Metal Can, Tin or Tube", "Metal Aerosol", "Paper Bag", "Plastic", "Plastic Aerosol", "Plastic Bag", "Other", and "Unknown". There are navigation arrows and "OK" and "Cancel" buttons at the bottom.



- **Type of outer packaging** (Tipo de embalaje exterior): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

The screenshot shows a form titled "Packaging" with several input fields. The field "Type of outer packaging" is highlighted with a red box. A red box also highlights the dropdown arrow icon. The dropdown menu is open, displaying a list of packaging options:

- Bag, paper, multiwall
- Bag, paper, multiwall, water resistant
- Bag, plastic film
- Bag, textile, siftproof
- Bag, textile, water resistant
- Bag, textile, without inner liner or coating
- Bag, woven plastic, water-resistant
- Bag, woven plastic, without inner liner or coating
- Bag, woven, siftproof
- Box, aluminium

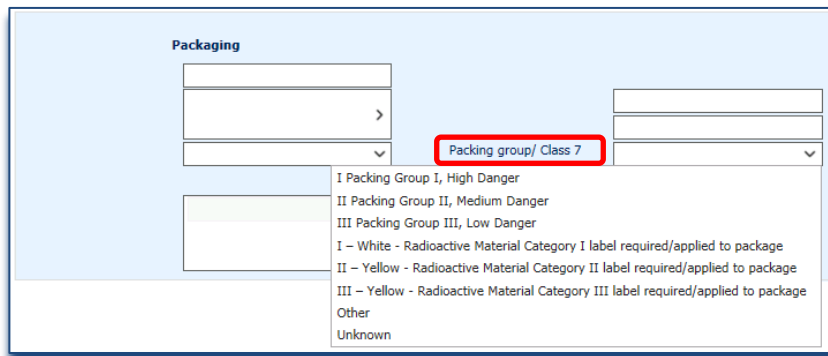
- **Number of inner** (Número por paquete interno): Campo con entrada manual. Insertar el número total de embalaje internas con mercancías peligrosas.

The screenshot shows the "Packaging" form with the "Number of inner packages" input field highlighted with a red box. The form includes several other input fields and a dropdown menu.

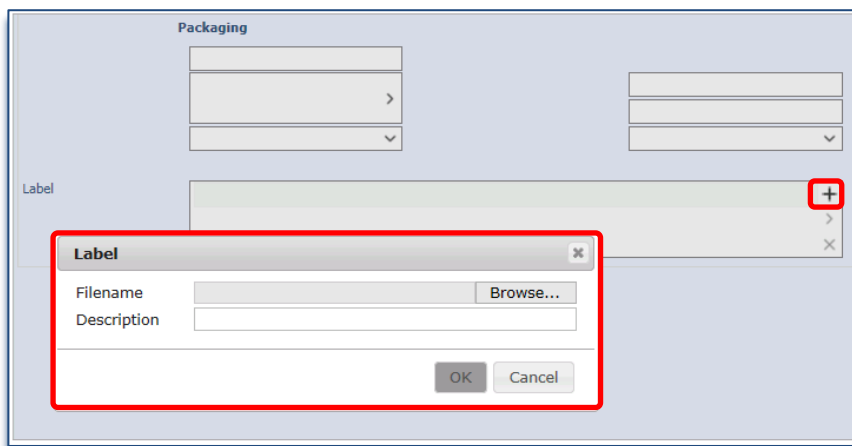
- **Quantity per inner pack** (Cantidad por paquete interno): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de mercancías peligrosas existente en cada una de los embalajes.

The screenshot shows the "Packaging" form with the "Quantity per inner pack" input field highlighted with a red box. The form includes several other input fields and a dropdown menu.

- Packing group/ Class 7 (Grupo de embalaje): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



- Label (Etiqueta): Campo para el ingreso de otros archivos.



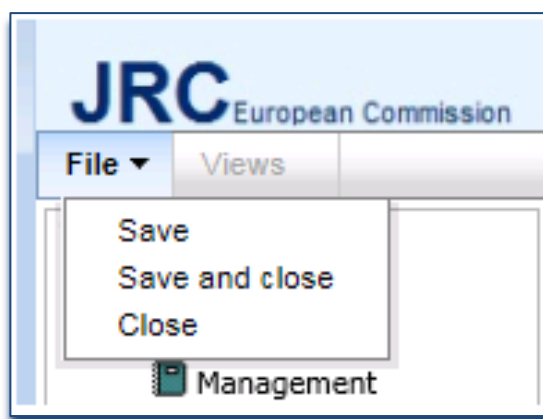


Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (**Save** – Salvar / **Save and close** – salvar y cerrar / **Close** – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “**Close – Cerrar**”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



9.9. Aerodrome - Aeródromo

Aerodrome identification

Location indicator Aerodrome latitude
Aerodrome longitude
Aerodrome type
Aerodrome status
Location on aerodrome
Elevation above MSL ft

Helicopter landing area description

Landing area type Surface type
Area configuration

Aerodrome foreign objects

Source	Location	Collecting phase

FO source FO location
Collecting phase
Object picture

Aerodrome contamination

Loc of contamination Type of deposits
Braking determined by Extent contamination
Braking action Depth of deposit mm

Aerodrome Rescue Fire Service

Category provided Category published

Aerodrome identification – Identificación del aeródromo

- **Location indication** - Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los códigos de los aeropuertos catastrados por Estados (p.ej.: SPAA - Caraz).

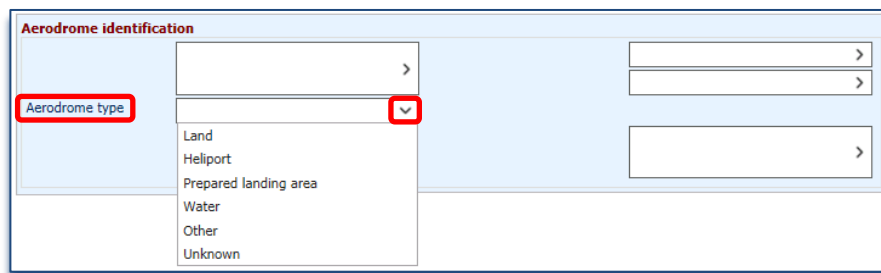
Aerodrome location indicator

- Peru
 - SPAA : Caraz
 - SPAB : Huancabamba
 - SPAC : Ciro alegria
 - SPAG : Aguayta
 - SPAI : Urpay
 - SPAL : Alao
 - SPAM : Camana
 - SPAN : Sullana

Additional text:

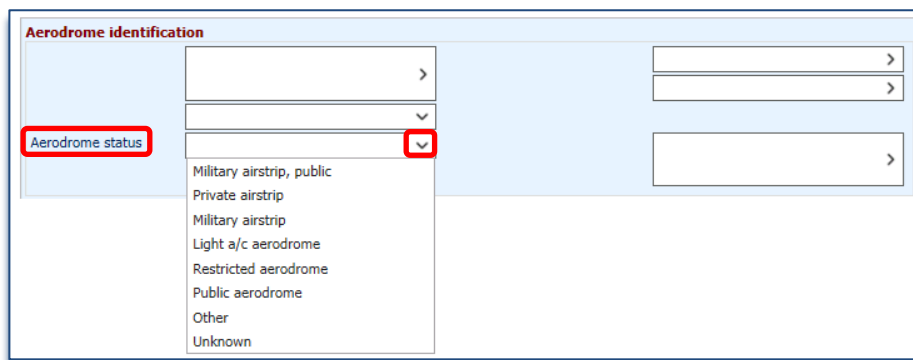
OK Cancel

- **Aerodrome type** (Tipo de aeródromo): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de aeródromos: **Land** – Suelo / **Heliport** - Helipuerto / **Prepared landing** - Aérea área de aterrizaje preparada (diferente de aeropuerto y helipuerto) / **Wáter** – Agua / **Other** – Otros / **Unknown** - Desconocido.



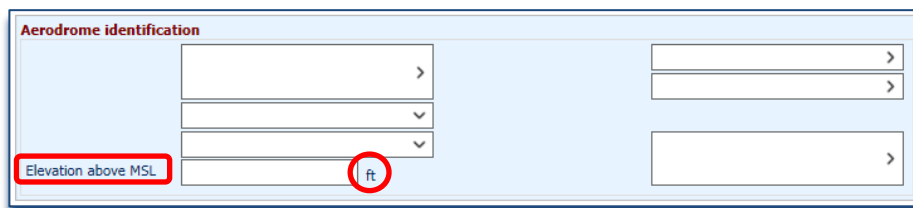
The screenshot shows a form titled "Aerodrome identification". The "Aerodrome type" field is highlighted with a red box and its dropdown menu is open, showing the following options: Land, Heliport, Prepared landing area, Water, Other, and Unknown. The dropdown menu is also highlighted with a red box.

- **Aerodrome status** (Administración del aeródromo): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



The screenshot shows the same "Aerodrome identification" form. The "Aerodrome status" field is highlighted with a red box and its dropdown menu is open, showing the following options: Military airstrip, public; Private airstrip; Military airstrip; Light a/c aerodrome; Restricted aerodrome; Public aerodrome; Other; and Unknown. The dropdown menu is also highlighted with a red box.

- **Elevation above MSL (ft)** (Elevación de aeródromo): La elevación del punto más alto del área de aterrizaje. Campo con entrada manual. Insertar la elevación del aeródromo del suceso, en **pies (ft) o metro** – m (p.ej. 2800 para msl de 2800 ft).

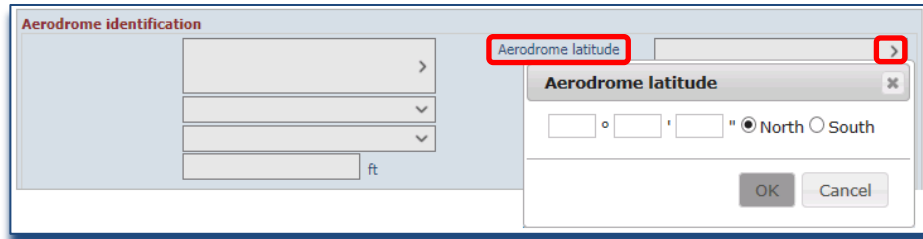


The screenshot shows the "Aerodrome identification" form. The "Elevation above MSL" field is highlighted with a red box. The unit selector dropdown menu is open, showing the option "ft", which is also highlighted with a red circle.

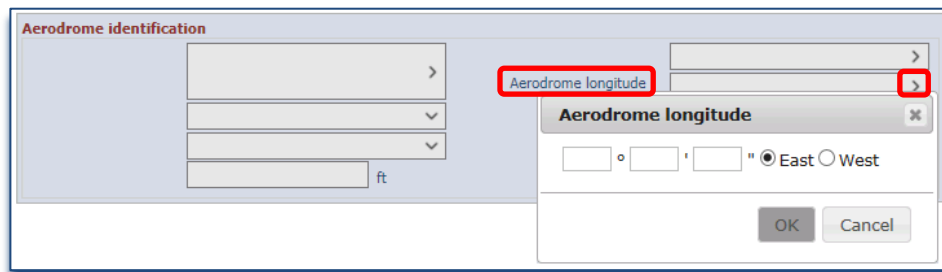
Nota:

Elevación: la distancia vertical del punto o un nivel, acerca de o fijada a la superficie de la tierra, medida a partir del nivel medio del mar.

- **Aerodrome latitude** (Latitud del aeródromo): Campo con entrada manual (utilizar formato xx° yy' zz").



- **Aerodrome longitude** (Longitud del aeródromo): Campo con entrada manual (utilizar formato xx° yy' zz").





- Location on aerodrome (Ubicación en el aeródromo): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

Nota:

Aircraft stand. Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave (Anexo 14 de la OACI).

Baggage handling area p.ej.. área de manejo de equipaje en el edificio terminal.

Cargo shed: Cobertizo de carga

De-icing/anti-icing pad. Área de deshielo/antihielo. Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de deshielo/antihielo y una parte exterior para maniobrar con dos o más unidades móviles de equipo de deshielo/antihielo.. Anexo 14 de la OACI.

Engine run-up pad Plataforma de arranque del motor.

Fuel farm: El área de almacenamiento de combustible.

Intersection between taxiways: Intersección de calles de rodaje. Empalme de dos o más calles de rodaje.

Near the aerodrome: Cerca del aeródromo: La ocurrencia ocurrió fuera del aeródromo pero a 10 km del punto de referencia del aeródromo. Punto de referencia del aeródromo: la ubicación geográfica designada de un aeródromo

Off aerodrome: Fuera del aeródromo: después de los 10 km del punto de referencia del aeródromo.

Off movement área: Fuera del área de movimiento, p. fuera del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de la aeronave.

Apron: Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento. (Anexo 14 de la OACI)

Clearway: Zona libre de obstáculos. Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada. Anexo 14 de la OACI

Rapid exit taxiway: Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible. Anexo 14 de la OACI

Runway: Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves. Anexo 14 de la OACI

Runway end safety area (RESA): Área de seguridad de extremo de pista (RESA). Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo. Anexo 14 de la OACI.

Stopway: Zona de parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido. Anexo 14 de la OACI.

Taxiway: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible. Anexo 14 de la OACI.

Passenger terminal: Terminal de pasajeros

Runway turn pad: Plataforma de viraje en la pista. Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.

Runway/vehicle lane intersection: Intersección carriles / carriles de vehículos

Vehicle lane: Vía de vehículos. Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Vehicle movement área: Área de movimiento de vehículos

Not applicable: No aplica

Other: Otra: La ubicación de la ocurrencia en el aeródromo no fue la indicada anteriormente.

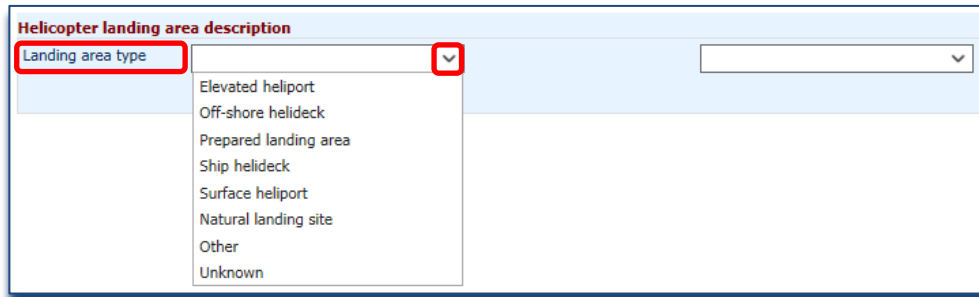
Unknown: Desconocida: La ubicación de la ocurrencia en el aeródromo es desconocida.

Helicopter landing area description

Helicopter landing area description	
Landing area type	<input type="text"/>
Area configuration	<input type="text"/>
Surface type	<input type="text"/>

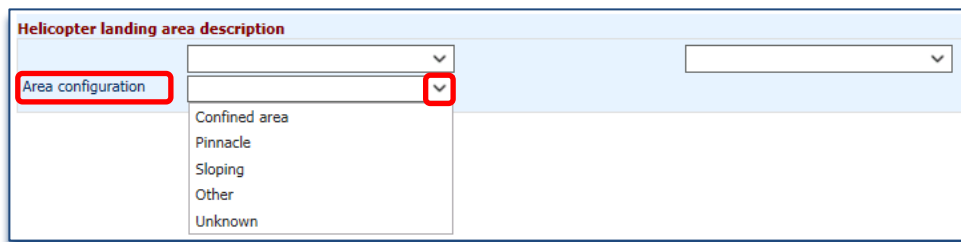
- **Landing area type** (Tipo de área de aterrizaje): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones: **Elevated heliport** – Helipuerto elevado / **Off-shore helideck** - Heliplataforma fuera de la costa / **Prepared landing área** - Área de aterrizaje preparada / **Ship helideck** Heliplataforma en navío/

Surface heliport - Helipuerto de superficie / **Natural landing site** - Sitio de aterrizaje natural / **Other** - Otro / **Unknown** - Desconocido



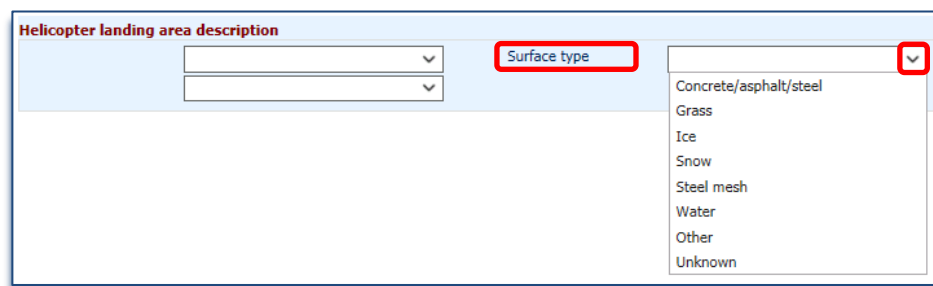
The screenshot shows a form titled "Helicopter landing area description". The "Landing area type" field is highlighted with a red box and has a dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing the following options: Elevated heliport, Off-shore helideck, Prepared landing area, Ship helideck, Surface heliport, Natural landing site, Other, and Unknown.

- **Area Configuration** (Configuración del área): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones: **Confined área** – área confinada / **Pinnacle** - pico o una roca utilizada como área de aterrizaje de helicópteros / **Sloping** – en pendiente / **Other** – otro / **Unknown** – desconocido.



The screenshot shows the same form. The "Area configuration" field is highlighted with a red box and has a dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing the following options: Confined area, Pinnacle, Sloping, Other, and Unknown.

- **Surface type** (Tipo de superficie): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones **Concrete/asphalt/steel** - Concreto / asfalto / acero / **Grass** – césped / **Ice** - hielo/ **Snow** – nieve / **Steel mesh** - malla de acero / **Water** - agua/ **Other** – otro / **Unknown** – desconocido



The screenshot shows the same form. The "Surface type" field is highlighted with a red box and has a dropdown arrow. The dropdown menu is open, showing the following options: Concrete/asphalt/steel, Grass, Ice, Snow, Steel mesh, Water, Other, and Unknown.



Aerodrome foreign objects – Objetos extraños del aeródromo

Aerodrome foreign objects

Foreign objects	Source	Location	Collecting phase
			+
			×

FO source	<input type="text"/>	FO location	<input type="text"/>
Collecting phase	<input type="text"/>		<input type="text"/>
Object picture	<input type="text"/>		

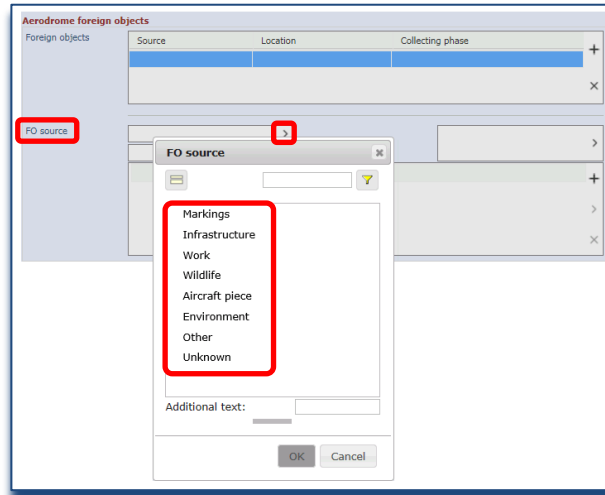
Atención:

Solamente después de hacer un clic en “Add” será posible insertar los datos abajo (“Foreign objects”, “FO source”, “FO location”, “Collecting phase” y “Object picture”).

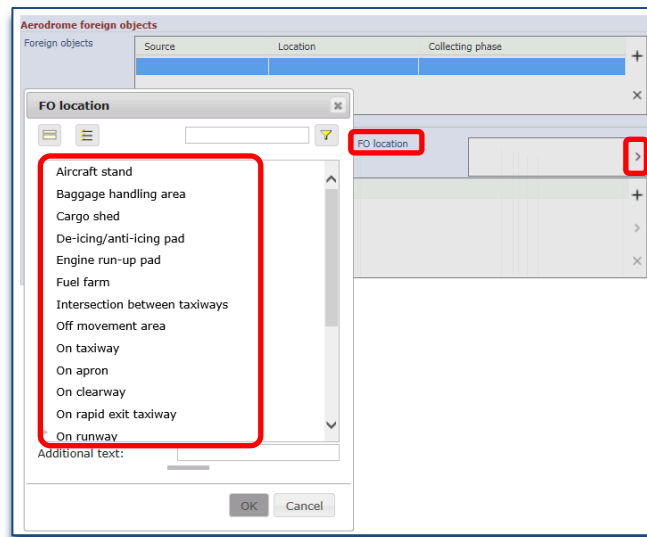
Caso no sea hecho el clic en “Add” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

Aerodrome Foreign objects

- **FO source** (Fuente de objeto extraño): Campo con valores predefinidos: haga clic neste campo para abrir la tabla que contiene las opciones: **Makings** - Marcas / asfalto / acero / **Infrastructure** – Infraestructura / **Work** – Trabajos ejecutados / **Wildlife** – Fauna silvestre / **Aircraft piece** – Pieza de aeronave / **Envoirement** - Ambiente/ **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido



- **FO location** (Ubicación en el aeródromo): Campo con valores predefinidos: Haga clic este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



Nota:

Aircraft stand. Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave (Anexo 14 de la OACI).

Baggage handling area p.ej. área de manejo de equipaje en el edificio terminal.

Cargo shed: Cobertizo de carga

De-icing/anti-icing pad. Área de deshielo/antihielo. Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de



deshielo/antihielo y una parte exterior para maniobrar con dos o más unidades móviles de equipo de deshielo/antihielo.. Anexo 14 de la OACI.

Engine run-up pad Plataforma de arranque del motor.

Fuel farm: El área de almacenamiento de combustible.

Intersection between taxiways: Intersección de calles de rodaje. Empalme de dos o más calles de rodaje.

Near the aerodrome: Cerca del aeródromo: La ocurrencia ocurrió fuera del aeródromo pero a 10 km del punto de referencia del aeródromo. Punto de referencia del aeródromo: la ubicación geográfica designada de un aeródromo

Off aerodrome: Fuera del aeródromo: después de los 10 km del punto de referencia del aeródromo.

Off movement área: Fuera del área de movimiento, p. fuera del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de la aeronave.

Apron: Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento. (Anexo 14 de la OACI)

Clearway: Zona libre de obstáculos. Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada. Anexo 14 de la OACI

Rapid exit taxiway: Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible. Anexo 14 de la OACI

Runway: Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves. Anexo 14 de la OACI

Runway end safety area (RESA): Área de seguridad de extremo de pista (RESA). Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo. Anexo 14 de la OACI.

Stopway: Zona de parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido. Anexo 14 de la OACI.

Taxiway: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible. Anexo 14 de la OACI.

Passenger terminal: Terminal de pasajeros

Runway turn pad: Plataforma de viraje en la pista. Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.

Runway/vehicle lane intersection: Intersección carriles / carriles de vehículos

Vehicle lane: Vía de vehículos. Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Vehicle movement área: Área de movimiento de vehículos

Not applicable: No aplica

Other: Otra: La ubicación de la ocurrencia en el aeródromo no fue la indicada anteriormente.

Unknown: Desconocida: La ubicación de la ocurrencia en el aeródromo es desconocida.

- **Collecting phase** (Fase de recolección): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones **While being on movement** - Mientras estás en movimiento / **During inspection planned** – Durante la inspección planificada / **During inspection on request** - Durante la inspección a pedido / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido

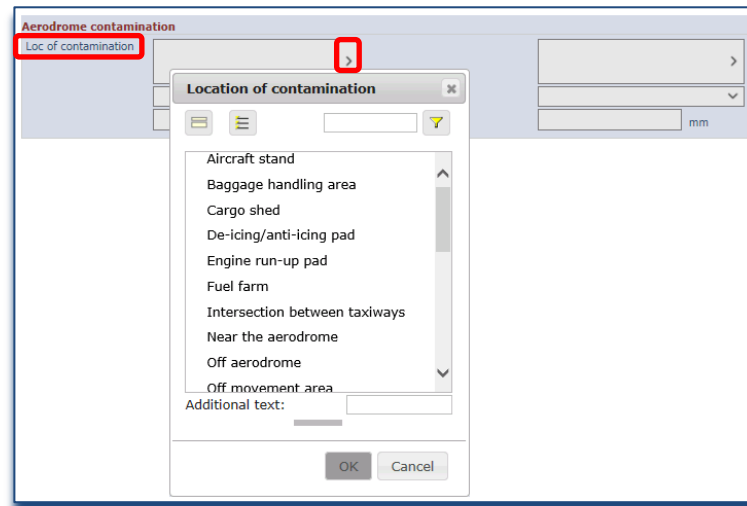
The screenshot shows the 'Aerodrome foreign objects' form. It features a table with columns for 'Source', 'Location', and 'Collecting phase'. Below the table, there are input fields for 'Source', 'Location', and 'Collecting phase'. The 'Collecting phase' dropdown menu is open, showing options: 'While being on movement area', 'During inspection planned', 'During inspection on request', and 'Other'. The 'Collecting phase' label and the dropdown arrow are highlighted with red boxes.

- Object picture (Imagen del objeto): Campo para el ingreso de archivos de fotos de los objetos.

The screenshot shows the 'Aerodrome foreign objects' form with the 'Object picture' dialog box open. The dialog box has fields for 'Filename' (with a 'Browse...' button) and 'Description'. The 'Object picture' label and the '+' button in the top right corner of the dialog are highlighted with red boxes.

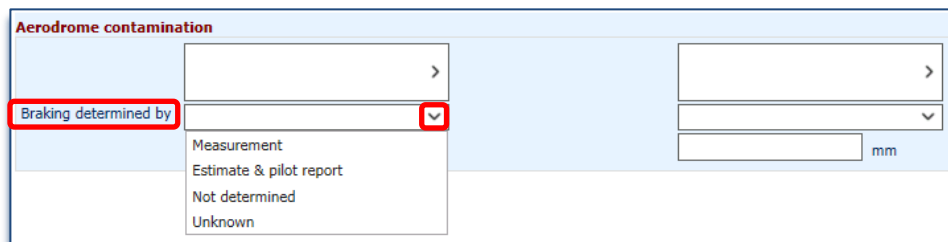
Aerodrome contamination – Contaminación del aeródromo

- **Loc of contamination** (Ubicación de la contaminación): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones. *Mirar definición en FO Location.*



The screenshot shows the 'Aerodrome contamination' form. The 'Loc of contamination' field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, listing the following options: Aircraft stand, Baggage handling area, Cargo shed, De-icing/anti-icing pad, Engine run-up pad, Fuel farm, Intersection between taxiways, Near the aerodrome, Off aerodrome, and Off movement area. Below the list is an 'Additional text' field and 'OK' and 'Cancel' buttons.

- **Braking determined by** (El frenado está determinado por): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones **Measurement** - Medición / **Estimate & pilot report** – Estimado o informado por el piloto / **Not determined** – No determinado / **Unknown** – Desconocido



The screenshot shows the 'Aerodrome contamination' form. The 'Braking determined by' field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, listing the following options: Measurement, Estimate & pilot report, Not determined, and Unknown.

- **Braking action** (Acción de frenado): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones **Good** - Buena / **Medium** – Mediana / **Poor** – Mala / **Nil** – Nula / **Unknown**– Desconocido

- **Type of deposits** (Tipo de depósito): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

Nota:

Ice: La superficie de la pista estaba contaminada por hielo

Oil: La superficie de la pista estaba contaminada por aceite.

Slush: Nieve fundente. La superficie de la pista estaba contaminada por nieve fundente u saturada de agua. Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8. (Anexo 14 de OACI).

Snow: Nieve (en tierra):

a) **Dry snow: Nieve seca.** Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.

b) **Wet snow: Nieve mojada.** Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas, o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.

c) **Compacted snow: Nieve compactada.** Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 o más.

Water La superficie de la pista fue contaminada por agua:

- **Damp:** Húmeda. *La superficie acusa un cambio de color debido a la humedad*

- **Wet or water patches** Mojada. *La superficie está empapada pero no hay agua estancada*

Flooded or standing wáter: Agua inundada o estancada. Para fines de la performance de un avión, más del 25% del área de la superficie de la pista está cubierta con más de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura requeridas en uso.

Frost Escarcha (normalmente menos de 1 mm de profundidad)

Frozen roots or ridges Raíces o crestas congeladas

Mud Barro

Gravel Grava

Sand Arena

Plants, algae Plantas, algas

None - Ninguna: clara y seca. No hubo contaminación en la pista.

Other: La superficie de la pista estaba contaminada por una sustancia distinta de las enumeradas anteriormente.

Unknown: El tipo de contaminación en la superficie de la pista no fue establecido

- **Extent contamination** (Extensión de la contaminación): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**10% or less** – 10 % o menos; **11 % to 25%** - entre 11 % hasta 25%; **26 % to 50%** - entre 26% hasta 50%; **51 % to 100%** - entre 51% hasta 100% y **Unknown** . desconocido.



Aerodrome contamination

Extent contamination

10% or less
11% to 25%
26% to 50%
51% to 100%
Unknown

- **Depth of deposit (mm)** (Profundidad del depósito): Campo con entrada manual: inserir la profundidad del depósito, en milímetros.

Aerodrome Rescue Fire Service - Servicio de extinción de incendios de aeródromo

- **Category provided** (Categoría proporcionada): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones: **Cat 1: L 0-9m W 2m / Cat 2: L 9-12m W 2m / Cat 3: L 12-18m W 3m / Cat 4: L 18-24m W 4m / Cat 5: L 24-28m W 4m / Cat 6: L 28-39m W 5m / Cat 7: L 39-49m W 5m / Cat 8: L 49-61m W 7m / Cat 9: L 61-76m W 7m / Cat 10: L 76-90m W 8m / None - ninguno / Other – otro / Unknown – desconocido.**

Aerodrome Rescue Fire Service

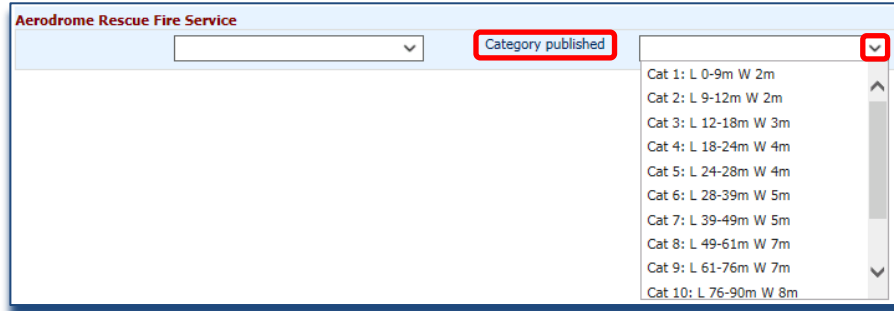
Category provided

Cat 1: L 0-9m W 2m
Cat 2: L 9-12m W 2m
Cat 3: L 12-18m W 3m
Cat 4: L 18-24m W 4m
Cat 5: L 24-28m W 4m
Cat 6: L 28-39m W 5m
Cat 7: L 39-49m W 5m
Cat 8: L 49-61m W 7m
Cat 9: L 61-76m W 7m
Cat 10: L 76-90m W 8m

Nota:

P.ej.: La categoría 1 de RFS (L 0-9m W 2m) es la provisión de servicio de bomberos de rescate para aeronaves de hasta 9 metros de longitud total con un ancho máximo de fuselaje de 2 metros.

- **Category published** (Categoría publicada): Campo con valores predefinidos: haga clic este campo para abrir la tabla que contiene las opciones: **Cat 1: L 0-9m W 2m / Cat 2: L 9-12m W 2m / Cat 3: L 12-18m W 3m / Cat 4: L 18-24m W 4m / Cat 5: L 24-28m W 4m / Cat 6: L 28-39m W 5m / Cat 7: L 39-49m W 5m / Cat 8: L 49-61m W 7m / Cat 9: L 61-76m W 7m / Cat 10: L 76-90m W 8m / None - Ninguno / Other – Otro / Unknown – Desconocido.**



The screenshot shows a web form titled "Aerodrome Rescue Fire Service". It features a dropdown menu for "Category published" which is currently open, displaying a list of ten categories. The categories are: Cat 1: L 0-9m W 2m, Cat 2: L 9-12m W 2m, Cat 3: L 12-18m W 3m, Cat 4: L 18-24m W 4m, Cat 5: L 24-28m W 4m, Cat 6: L 28-39m W 5m, Cat 7: L 39-49m W 5m, Cat 8: L 49-61m W 7m, Cat 9: L 61-76m W 7m, and Cat 10: L 76-90m W 8m. The "Category published" label and the dropdown arrow are highlighted with red boxes.

Category	Length (L)	Width (W)
Cat 1	0-9m	2m
Cat 2	9-12m	2m
Cat 3	12-18m	3m
Cat 4	18-24m	4m
Cat 5	24-28m	4m
Cat 6	28-39m	5m
Cat 7	39-49m	5m
Cat 8	49-61m	7m
Cat 9	61-76m	7m
Cat 10	76-90m	8m



Atención:

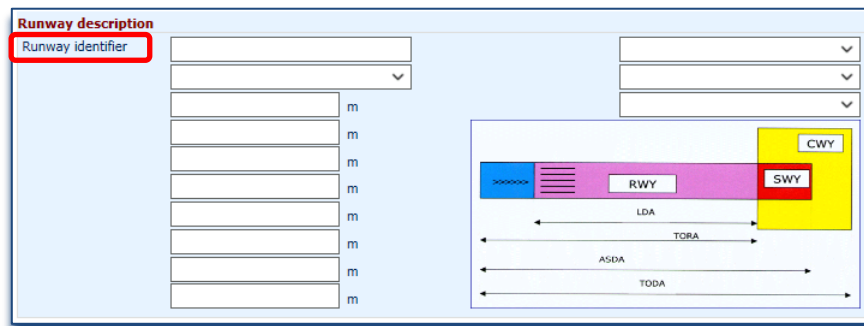
Los campos abajo (desde campo 9.9.1 hasta 9.9.2) son datos complementares y para ser insertados deberán seguir los procedimientos para añadir de la siguiente forma: hacer un clic en botón derecho del mouse > Aerodrome > Add Topic – Runway y Vehicles).

9.9.1. Aerodrome / Runway – Aeródromo/Pista

<ul style="list-style-type: none"> ▼ Occurrence ▼ Aerodrome <ul style="list-style-type: none"> Runway Management 	Runway description			
	Runway identifier	<input type="text"/>	Runway category	<input type="text"/>
	Runway configuration	<input type="text"/>	Runway status	<input type="text"/>
	Runway width	<input type="text"/> m	Runway slope	<input type="text"/>
	Runway length	<input type="text"/> m		
Stopway length	<input type="text"/> m			
Clearway length	<input type="text"/> m			
TORA	<input type="text"/> m			
TODA	<input type="text"/> m			
LDA	<input type="text"/> m			
ASDA	<input type="text"/> m			
Runway surface		Surface type <input type="text"/>		
Runway preparation	<input type="text"/>			
Surface treatment	<input type="text"/>			
Runway End Safety Area (RESA)		RESA length <input type="text"/> m		
RESA surface type	<input type="text"/>	RESA width <input type="text"/> m		
Take-off or landing on water		Obstructions water <input type="text"/>		
Wave height	<input type="text"/>			
Water condition	<input type="text"/>			
Rel direction to swell	<input type="text"/>			

Runway description – Descripción de la pista

- **Runway identifier** (Identificador de la pista en uso): Campo con entrada manual. Insertar la identificación de pista utilizada en momento del suceso. Utilizar la descripción conforme orientación de la **Nota** abajo.

**Nota:**

El identificador de la pista consiste en un número de dos dígitos y en las pistas paralelas se complementa con una letra. En una sola pista, pistas paralelas duales y pistas triples paralelas, el número de dos dígitos será el número entero más cercano a la décima parte del Norte magnético cuando se lo mira desde la dirección de aproximación. En cuatro o más pistas paralelas, un conjunto de pistas adyacentes se numerará al décimo acimut magnético más cercano y el otro conjunto de pistas adyacentes al siguiente acimut magnético de una décima más cercano. Cuando la regla anterior da como resultado un número de un solo dígito, está precedida por un cero. En el caso de pistas paralelas, cada número de designación de pista se complementa con una letra de la siguiente manera, en el orden que se muestra de izquierda a vista desde la dirección de aproximación: Para dos pistas paralelas: "L", "R"; para tres pistas paralelas: "L", "C", "R"; para cuatro pistas paralelas: "L", "R", "L", "R" para cinco pistas paralelas: "L", "C", "R", "L", "R"; o "L", "R", "L", "C", "R" y para seis pistas paralelas: "L", "C", "R", "L", "C", "R".

Anexo 14.



- **Runway category** (Categoría de aproximación de precisión la pista): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones.

The screenshot shows a form titled "Runway description" with several input fields. The "Runway category" field is highlighted with a red box and has a dropdown menu open. The dropdown menu lists the following options: Non-prec approach runway, Non-instrument runway, Prec approach cat I, Prec approach cat II, Prec approach cat III a, Prec approach cat III b, Prec approach cat III c, Prec approach cat unknown, and Unknown. Below the dropdown menu is a diagram of a runway layout with labels "ASDA" and "TODA".

Nota:

Non-prec approach runway – Pista para aproximaciones que no son de precisión. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo A y con visibilidad no inferior a 1 000 m.

Non-instrument runway – pista no aprobada para aproximación por instrumentos.

CAT I – Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550m.

CAT II - Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAT III A – Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma; destinada a operaciones con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 175 m.

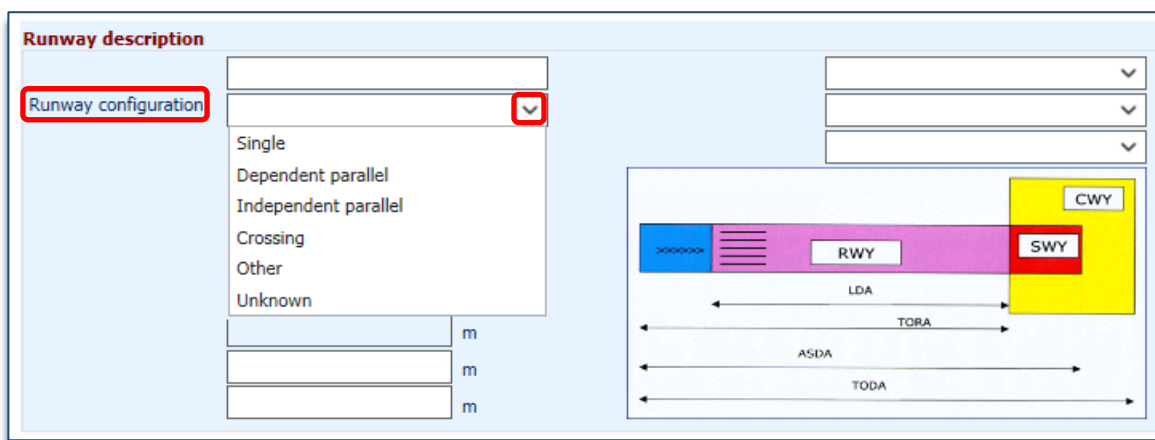
CAT III B - Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma; destinada a operaciones con una altura de decisión (DH) inferior a 15 m (50 ft), o sin altura de decisión, y un alcance visual en la pista inferior a 175 m pero no inferior a 50 m.

CAT III C - Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma; destinada a operaciones sin altura de decisión (DH) y sin restricciones de alcance visual en la pista.

Prec approach cat unknown – procedimiento de aproximación de precisión no conocido.

Unknown - desconocido

- **Runway configuration** (Configuración de la pista): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones (**Single** – pista única / **Dependent parallel** – pistas paralelas dependientes / **Independent parallel** – pistas paralelas independientes / **Crossing** – pistas con cruce / **Other** – otro / **Unknown** – desconocida).



Nota:

Aproximaciones paralelas dependientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.



Aproximaciones paralelas independientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

- **Runway status** (Estado de la pista): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones (**Closed Runway** – pista cerrada para las actividades de despegue y aterrizaje / **Open Runway** – pista abierta para las actividades de despegue y aterrizaje / **Unknown** – desconocida).

Runway description

Runway status

Closed Runway
Open Runway
Unknown

RWY SWY

LDA
TORA
ASDA
TODA

- **Runway width** (Anchura de la pista): Campo con entrada manual: insertar la anchura de pista, en metros o pies.

Runway description

Runway width

CWY

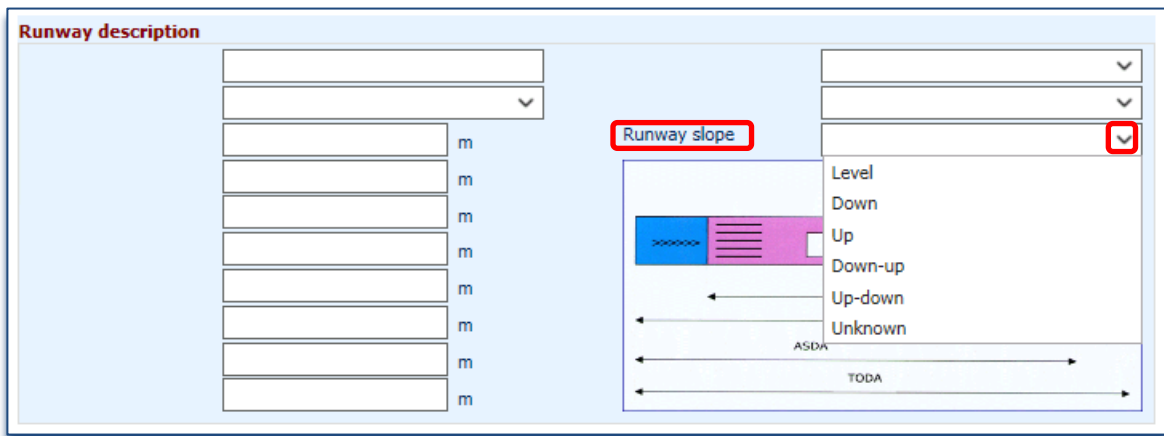
RWY SWY

LDA
TORA
ASDA
TODA

Nota:

Runway - Pista: Un área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparado para el aterrizaje y despegue de la aeronave. Anexo 14 de la OACI

- **Runway slope** (Pendiente de pista): La pendiente obtenida al dividir la diferencia entre la elevación máxima y la mínima a lo largo del eje de la pista, por la longitud de esta. Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones (**Level** – pista en nivel / **Down** – pista hacia abajo / **Up** – pista abierta hacia arriba / **Down-up** – pista hacia abajo y después arriba / **Up-down** – pista hacia arriba y después abajo / **Unknown** – desconocida).



The screenshot shows a form titled "Runway description". On the left, there are several input fields, each followed by a unit "m". In the center, there is a dropdown menu labeled "Runway slope" which is open, displaying the following options: Level, Down, Up, Down-up, Up-down, and Unknown. The "Runway slope" label and the dropdown menu are highlighted with red boxes. Below the dropdown, there is a diagram of a runway cross-section. The diagram shows a blue section on the left and a pink section on the right. Arrows indicate the slope directions: a blue arrow pointing left from the top of the blue section, and a pink arrow pointing right from the top of the pink section. Below the diagram, there are labels "ASDA" and "TODA" with arrows indicating the extent of the runway.

- **Runway length** (Extensión de la pista): Campo con entrada manual: insertar la longitud de pista, en metros.

Runway description

<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>

Runway length

The diagram illustrates the layout of a runway and stopway. It shows a blue section (likely taxiway), a pink section labeled 'RWY' (Runway), a red section labeled 'SWY' (Stopway), and a yellow section labeled 'CWY' (Clearway). Below the diagram, four horizontal arrows indicate the following distances: LDA (Landing Distance Available), TORA (Take-off Run Available), ASDA (Accelerate-Stop Distance Available), and TODA (Take-off Distance Available).

- **Stopway length** (Extensión de la zona de parada de la pista): Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido. Campo con entrada manual: insertar la anchura de pista, en metros o pies.

Runway description

<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>
<input type="text"/> m	<input type="text"/>

Stopway length

The diagram illustrates the layout of a runway and stopway, identical to the one above. It shows a blue section, a pink section labeled 'RWY', a red section labeled 'SWY', and a yellow section labeled 'CWY'. Below the diagram, four horizontal arrows indicate the following distances: LDA, TORA, ASDA, and TODA.

- **Clearway length** (Área libre de obstáculos): Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada. Campo con entrada manual: insertar la anchura de pista, en metros o pies.

Runway description

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>

Clearway length

The diagram illustrates the layout of a runway and its associated areas. It shows a blue area on the left, a pink area labeled 'RWY', a red area labeled 'SWY', and a yellow area labeled 'CWY'. Below the diagram, four horizontal arrows indicate the lengths: LDA (Landing Distance Available) from the start of the runway to the end of the SWY; TORA (Take-off Run Available) from the start of the runway to the end of the CWY; ASDA (Accelerate-Stop Distance Available) from the start of the runway to the end of the ASDA; and TODA (Total Distance Available) from the start of the runway to the end of the TODA.

- **TORA - Take-off run available** (Recorrido de despegue disponible): La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue. Campo con entrada manual: insertar la longitud, en metros o pies.

Runway description

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m	<input type="text"/>

TORA

The diagram illustrates the layout of a runway and its associated areas. It shows a blue area on the left, a pink area labeled 'RWY', a red area labeled 'SWY', and a yellow area labeled 'CWY'. Below the diagram, four horizontal arrows indicate the lengths: LDA (Landing Distance Available) from the start of the runway to the end of the SWY; TORA (Take-off Run Available) from the start of the runway to the end of the CWY; ASDA (Accelerate-Stop Distance Available) from the start of the runway to the end of the ASDA; and TODA (Total Distance Available) from the start of the runway to the end of the TODA.

- **TODA - Take-off distance available** (Distancia de despegue disponible): La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona manual de obstáculos, si la hubiera. Campo con entrada manual: inserir la longitud, en metros o pies.

Runway description

<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m

TODA

The diagram illustrates the runway layout with various measurement points. The runway is represented by a pink bar labeled 'RWY'. To its right is a yellow bar labeled 'SWY', and further right is another yellow bar labeled 'CWY'. Arrows below the runway indicate the lengths of LDA (Landing Distance Available), TORA (Take-off Run Available), ASDA (Accelerate-Stop Distance Available), and TODA (Take-off Distance Available). The 'TODA' label is highlighted with a red box in the form.

- **LDA Landing distance available** (Distancia de aterrizaje disponible): La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice. Campo con entrada manual: inserir la longitud, en metros pies.

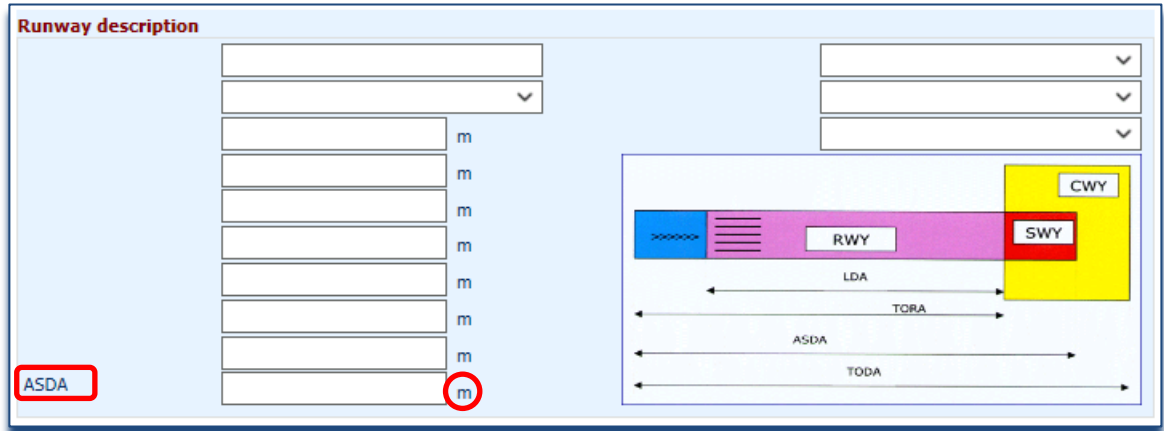
Runway description

<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m
<input type="text"/>	m

LDA

The diagram illustrates the runway layout with various measurement points. The runway is represented by a pink bar labeled 'RWY'. To its right is a yellow bar labeled 'SWY', and further right is another yellow bar labeled 'CWY'. Arrows below the runway indicate the lengths of LDA (Landing Distance Available), TORA (Take-off Run Available), ASDA (Accelerate-Stop Distance Available), and TODA (Take-off Distance Available). The 'LDA' label is highlighted with a red box in the form.

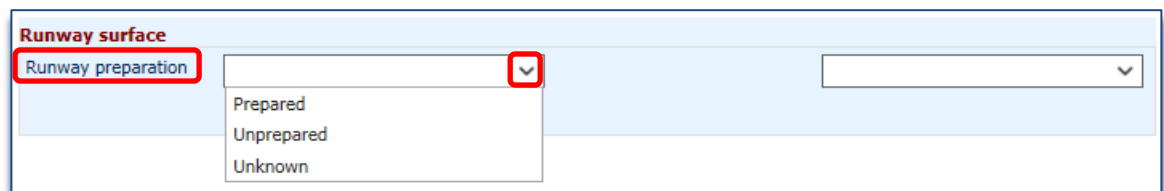
- **ASDA** - Accelerate-stop distance available (Distancia de aceleración-parada disponible): La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera). Campo con entrada manual: insertar la longitud, en metros o pies.



The screenshot shows a form titled "Runway description". On the left, there is a vertical stack of input fields, each followed by a unit "m". The "ASDA" label is circled in red. On the right, there is a diagram of a runway layout. It shows a blue segment labeled "RWY", a pink segment labeled "SWY", and a yellow segment labeled "CWY". Below the diagram, arrows indicate the lengths for LDA, TORA, ASDA, and TODA.

Runway Surface – Superficie de la pista

- **Runway preparation** (Preparación de la pista): haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones (**Prepared** – Preparada / **Unprepared** – No preparada / **Unknown** – Desconocida).



The screenshot shows a form titled "Runway surface". The "Runway preparation" field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing the options: Prepared, Unprepared, and Unknown.

- **Surface type** (Tipo de superficie): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones (**Asphalt** – Asfalto / **Concrete** – Hormigón / **Grass** – Césped / **Gravel/dirt** – Grava/tierra / **Ice** – Hielo / **Snow** – Nieve / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocida).

The screenshot shows a form titled "Runway surface" with several input fields. One of the fields, labeled "Surface type", is highlighted with a red box and has its dropdown menu open. The dropdown menu lists the following options: Asphalt, Concrete, Grass, Gravel/dirt, Ice, Snow, Other, and Unknown. The dropdown arrow is also highlighted with a red box.

- **Surface treatment** (Tratamiento de la superficie): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de elegir una de las opciones (**Full grooved** – Completamente con ranura / **Partially grooved** – Parcialmente con ranura / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocida).

The screenshot shows the same "Runway surface" form. The "Surface treatment" field is highlighted with a red box and has its dropdown menu open. The dropdown menu lists the following options: Fully grooved, Partially grooved, Other, and Unknown. The dropdown arrow is also highlighted with a red box.

Runway End Safety Area (RESA) - Área de seguridad del extremo de pista

Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

- **RESA surface type** (Tipo de superficie de la RESA): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (Asphalt – Asfalto / Concrete – Hormigón / Grass – Césped / Gravel/dirt – Grava/tierra / Ice – Hielo / Snow – Nieve / Other – Otro / Unknown – Desconocida).

Runway End Safety Area (RESA)

RESA surface type

- Asphalt
- Concrete
- Grass
- Gravel/dirt
- Ice
- Snow
- Other
- Unknown

- **RESA length** (Extensión de la RESA): Campo con entrada manual: insertar la longitud de la RESA, en metros o pies.
- **RESA width** (Ancho de la RESA): Campo con entrada manual: insertar ancho de la RESA, en metros o pies.

Runway End Safety Area (RESA)

RESA length

RESA width



Take-off or landing on water - Despegue o aterrizaje en la agua

- **Wave height** (Altura de las olas): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Less than 0.3 metre** – menos de 0.3 metro / **0.3 to 1 metre** – entre 0.3 y 1 metro / **Greater than 1 metre** – arriba de 1 metro / **Unknown** – desconocida).

The screenshot shows a form titled "Take-off or landing on water". A dropdown menu labeled "Wave height" is open, displaying four options: "Less than 0.3 metre", "0.3 to 1 metre", "Greater than 1 metre", and "Unknown". A red box highlights the "Wave height" label and the dropdown arrow.

- **Obstructions water** (Obstrucciones en el agua): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones: **Boats** - Barcos / **Buoys** – Boyas / **Piles/makers** - Marcadores/ **Sandbar/shoal** – Banco de arena / **Submerged object** – Objeto sumergido / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido.

The screenshot shows the same form with the "Obstructions water" dropdown menu open. A red box highlights the "Obstructions water" label and the dropdown arrow. A dialog box titled "Obstructions for occurrences on water" is displayed, listing the following options: "Boats", "Buoys", "Piles/markers", "Sandbar/shoal", "Submerged object", "Other", and "Unknown". A red box highlights this list. The dialog also includes "OK" and "Cancel" buttons at the bottom.

- **Water condition** (Condiciones del agua): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones **Calm (no swell)** – Calmo (sin oleaje) / **Glassy** – Vidrioso / **Light swell** – Pequeñas oleajes / **Heavy swell** – Gran oleajes / **Unknown** – Desconocido.

The screenshot shows a form titled "Take-off or landing on water". On the left, the label "Water condition" is highlighted with a red box. To its right is a dropdown menu that is open, showing a list of options: "Calm (no swell)", "Glassy", "Light swell", "Heavy swell", and "Unknown". The dropdown arrow is also highlighted with a red box. To the right of the dropdown is a large empty rectangular box with a right-pointing arrow.

- **Rel direction to swell** (Relacionado con la Dirección del oleaje) (p. ej.: través, a lo largo, en diagonal o sin oleaje).

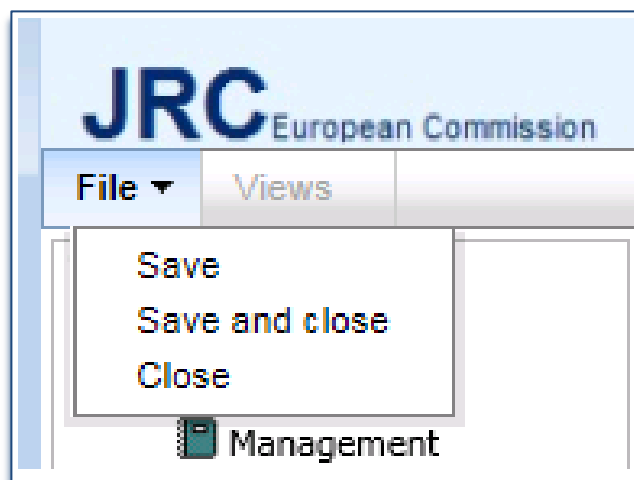
The screenshot shows the same form titled "Take-off or landing on water". On the left, the label "Rel direction to swell" is highlighted with a red box. To its right is a dropdown menu that is open, showing a list of options: "Across", "Along", "Diagonal", "No swell", and "Unknown". The dropdown arrow is also highlighted with a red box. To the right of the dropdown is a large empty rectangular box with a right-pointing arrow.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone "File" existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo "Close – Cerrar", los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).

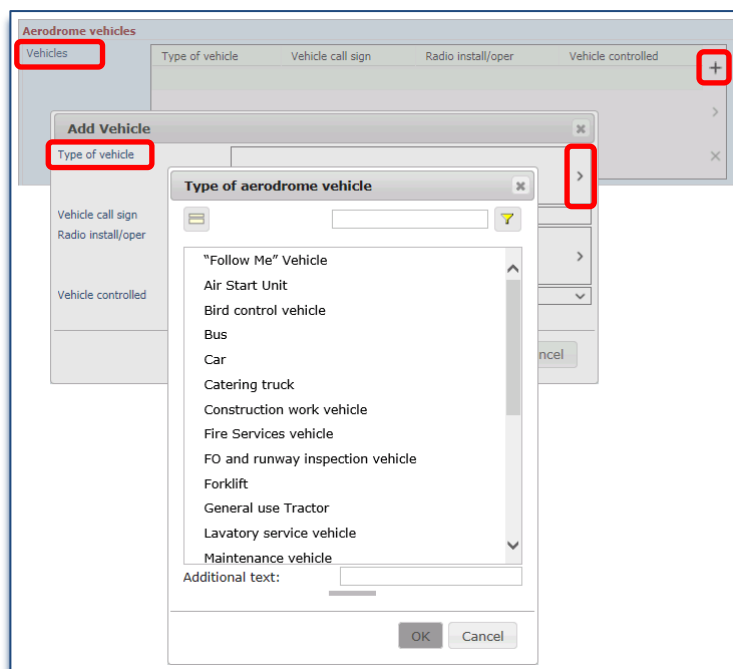


9.9.2. Aerodrome / Vehicles – Aeródromo / Vehículos

Atención:

Haga clic en “+” para añadir. Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en “+” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

- **Type of vehicle** (Tipo de vehículo): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones “Follow me” vehicle – Vehículo terrestre de apoyo a las operaciones (Follow-me) / Air start unit – Unidad de encendido por aire / Bird control vehicle - Vehículo de control de aves / Bus – Autobús / Car – Carro / Catering truck – Camión de catering / Construction work vehicle – Vehículo de trabajo de construcción / Fire Services vehicle – Vehículo de servicios de contra incendios / FO and runway inspection vehicle – Vehículo de inspecciones de pista / Forklift – Cáncamo de izado (máquina elevadora) / General use Tractor – tractor de uso general / Lavatory service vehicle – Vehículo de servicio de lavado / Maintenance vehicle – Vehículo de mantenimiento / Medical services vehicle – Vehículo de servicios médicos / Military vehicle – Vehículo militares / Pallet/container loading vehicle – Vehículo de carga de pallets / Police vehicle – Vehículo de la policía / Refueling vehicle – Vehículo de reabastecimiento / Security vehicle – Vehículo de seguridad / Snow clearing vehicle – Vehículo de limpieza de nieve / Tugging/towing vehicle - Vehículo de remolque / Other – Otro / Unknown – Desconocido.



- **Vehicle call sign** (Indicativo de llamada del vehículo): Campo con entrada manual. Insertar el indicativo de llamada del vehículo, caso tenga.

The screenshot shows the 'Aerodrome vehicles' application window. A table is visible with columns: 'Type of vehicle', 'Vehicle call sign', 'Radio install/oper', and 'Vehicle controlled'. An 'Add Vehicle' dialog box is overlaid on the table. The 'Vehicle call sign' field in the dialog is highlighted with a red box. The dialog also contains 'OK' and 'Cancel' buttons.

- **Radio install/oper** (Radio instalados y operativos): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes – Sí / No – No /Unknown - Desconocido**.

The screenshot shows the 'Aerodrome vehicles' application window. The 'Add Vehicle' dialog box is open, and the 'Radio install/oper' field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing options: 'Yes', 'No', and 'Unknown'. The dropdown menu is also highlighted with a red box. The dialog also contains 'OK' and 'Cancel' buttons.

- **Vehicle controlled** (Vehículo controlado): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: **Yes** – Sí / **No** – No / **Unknown** – Desconocido.

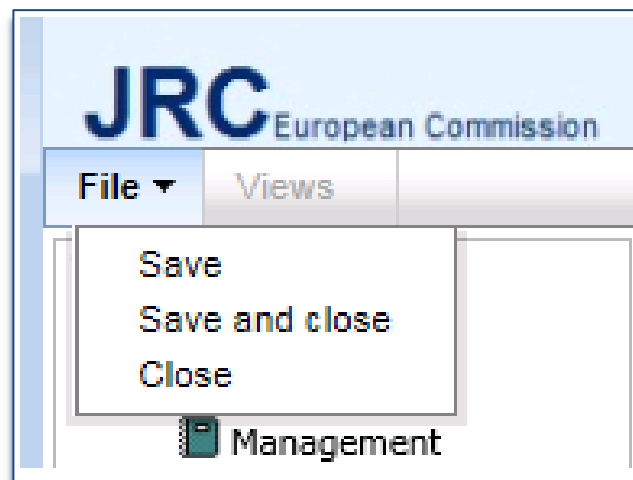
The screenshot shows a software interface titled "Aerodrome vehicles". It features a table with columns: "Type of vehicle", "Vehicle call sign", "Radio install/oper", and "Vehicle controlled". An "Add Vehicle" dialog box is open, allowing the user to input details for a new vehicle. The "Vehicle controlled" field in the dialog is highlighted with a red box, and its dropdown menu is also highlighted with a red box, showing the options "Yes", "No", and "Unknown".

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone "File" existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo "Close – Cerrar", los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





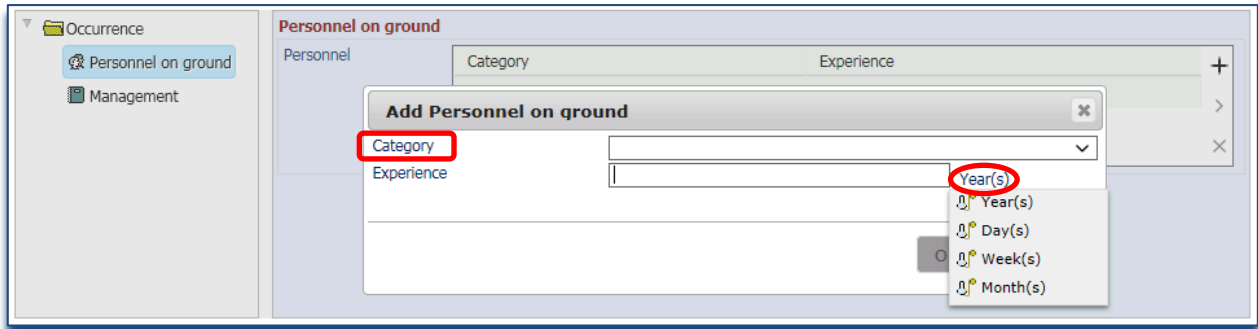
9.10. Personnel on Ground – Personal de tierra

Atención:

Haga clic en “+” para añadir. Solamente después de hacer un clic en “+” será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en “+” todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

- **Category** (Categoría): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las categorías de las personas que trabaja en tierra: **Flight disp/ops officer** – Oficial de despliegue de vuelo u operaciones / **Flight service** – Servicio de vuelo / **Instructor on the ground** – Instructor de tierra / **Maintenance** – Mantenimiento / **MET personnel** – Personal de meteorología / **CAA-staff** – Miembro de la autoridad aeronáutica / **Other** – Otro / **Unknown** – Desconocido.

- **Experience (Years)** (Experiencia): Campo con entrada manual. Insertar la cantidad de años trabajados hasta el momento del suceso (p.ej. 15 – quince años). Es posible cambiar la entrada para **Day(s)** – día(s) / **Week(s)** – semana(s) o **Month(s)** – mes(es).

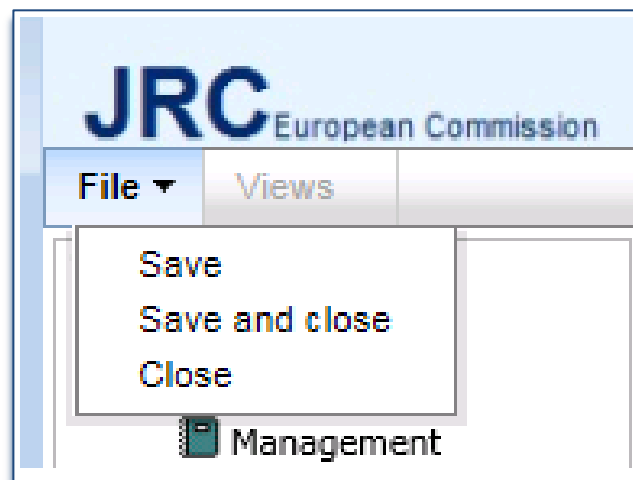


Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





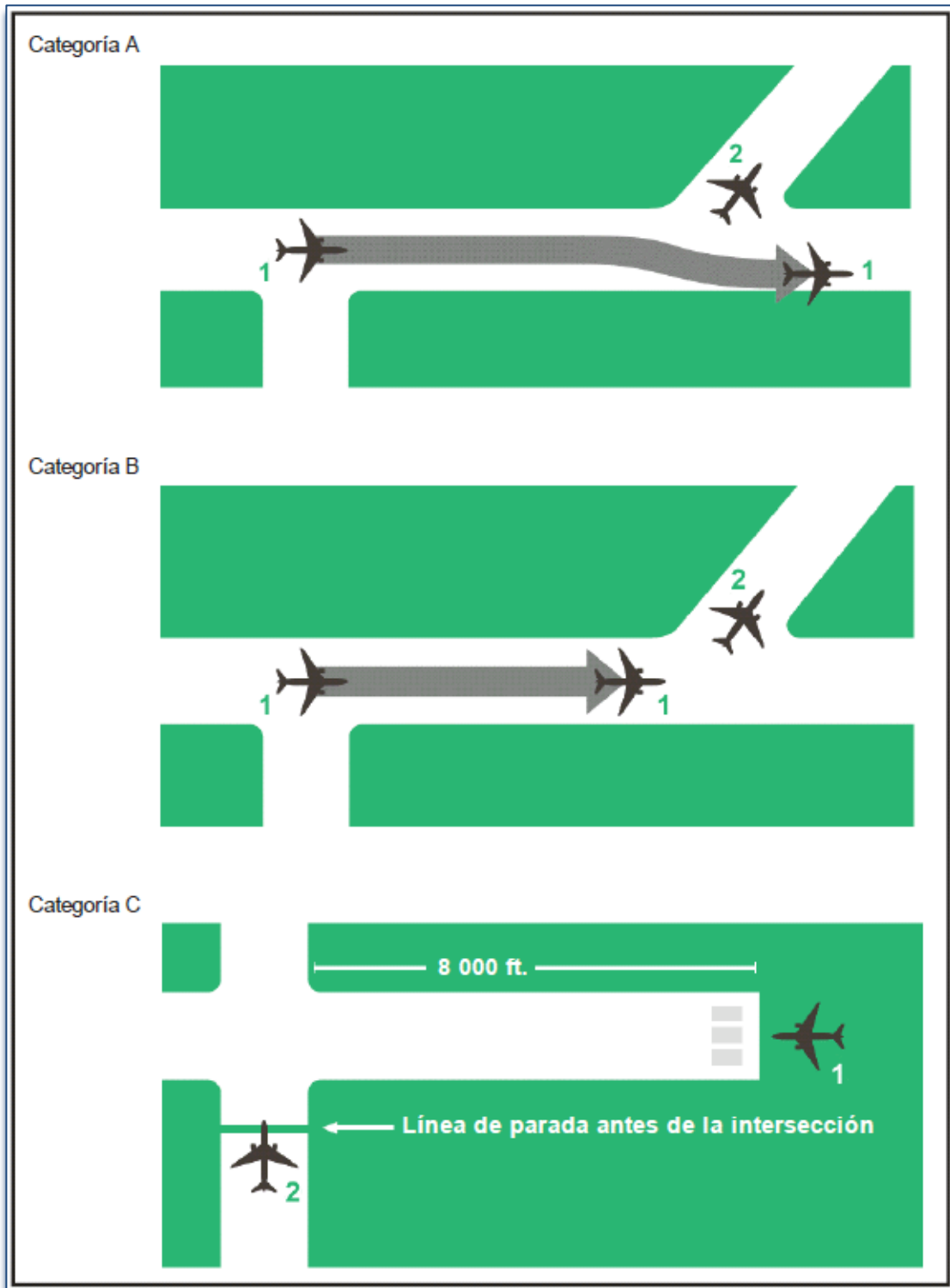
9.11. Runway Incursion – Incursión de pista

Runway Incursion

- **Severity classification** (Clasificación de la severidad): Campo con valores predefinidos: haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir la clasificación de la severidad (A, B, C, D o E) (Doc. 9870 de la OACI).

Clasificación de la gravedad	Descripción
A	Un incidente grave en el que estuvo a punto de producirse una colisión.
B	Un incidente en el que se reduce la separación y existe una probabilidad considerable de colisión, el cual puede originar una respuesta correctiva/evasiva en la que el tiempo es crítico para evitar una colisión.
C	Un incidente que se caracteriza por la gran disponibilidad de tiempo y/o distancia para evitar una colisión.
D	Un incidente que cumple con la definición de incursión en la pista, como, por ejemplo, la presencia indebida de un solo vehículo, persona o aeronave en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de las aeronaves, pero sin consecuencias inmediatas para la seguridad operacional.
E	Información insuficiente o evidencia no concluyente o contradictoria que no permite evaluar la gravedad.

Ejemplos:





- **Encounter geometry** (Geometría de encuentro): Campo con valores predefinidos: haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir entre las opciones.

The screenshot shows the 'Runway Incursion' form. The 'Encounter geometry' field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing the following options: Same runway - head on, Same runway - tail chase, Approaching same runway, Head-on, Crossing tracks, Converging tracks, and Other. A red circle highlights the dropdown arrow on the right side of the 'Encounter geometry' field.

Nota:

Same runway – head on: Misma pista - de frente. Ambos vehículos / aeronaves se movían en la misma pista en direcciones opuestas.

Same runway – tail chase: Misma pista - persecución de cola. Ambos vehículos / aeronaves estaban en la misma pista en la misma dirección.

Approaching same runway: Ambos vehículos / aeronaves se aproximaban a la misma pista.

Head-on – Enfrente: cara a cara con la otra aeronave.

Crossing tracks - Pistas cruzadas.

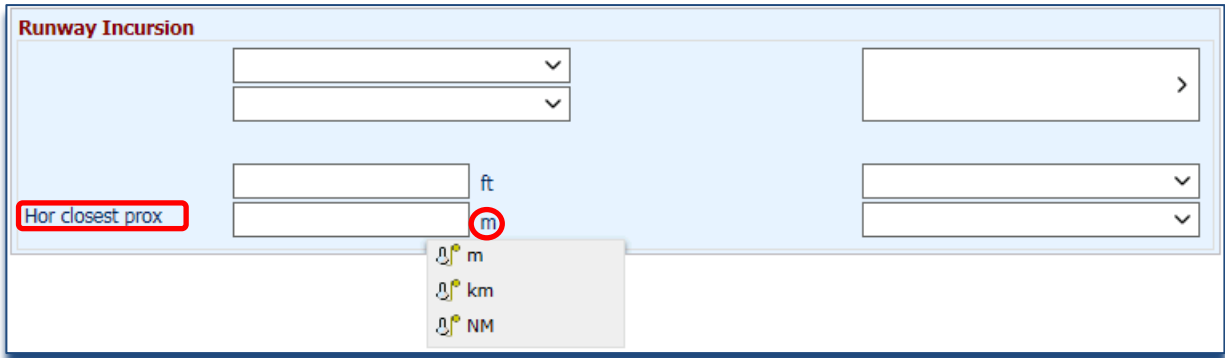
Converging tracks - Pistas convergentes.

Other – Otro: la geometría del encuentro no se menciona arriba.

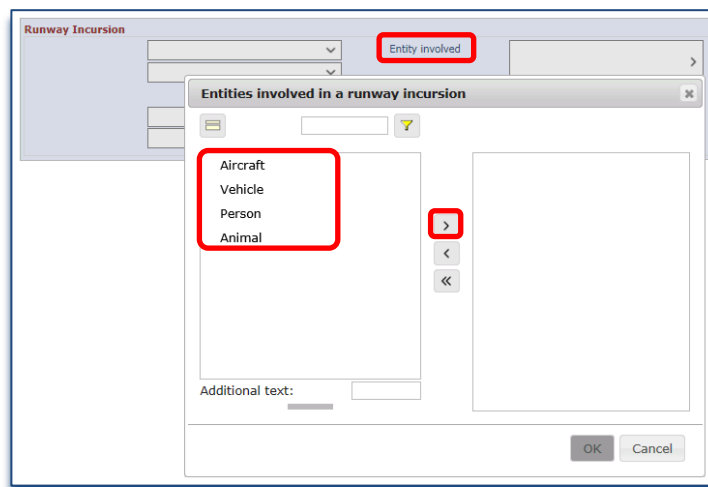
- **Vert closest prox (ft)** (Distancia vertical estimada entre la aeronave y / o el vehículo): Campo con entrada manual: insertar la distancia vertical aproximada entre las dos aeronaves o vehículo, en pies (ft) o metro (m).

The screenshot shows the 'Runway Incursion' form. The 'Vert closest prox' field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing the units 'm' and 'ft'. A red circle highlights the 'ft' unit option.

- **Hor closest prox (m)** (Distancia horizontal estimada entre la aeronave y / o el vehículo): Campo con entrada manual: inserir la distancia horizontal aproximada entre las dos aeronaves o vehículo, en metro (m), kilómetro (km) o millas náuticas (NM).



- **Entity involved** (Involucrados): Campo con valores predefinidos: haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir entre las opciones (**Aircraft** – Aeronave / **Vehicle** – Vehículo / **Person** – Persona / **Animal** – Animal).



- **Movement profile** (Perfil del movimiento): Campo con valores predefinidos: haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir entre las opciones (**Climb** – Subiendo / **Descent** – Bajando / **On ground** – En suelo / **Unknown** – Desconocido).

The screenshot shows a form titled "Runway Incursion" with several input fields. A dropdown menu is open for the "Movement profile" field, showing the following options: Climb, Descent, On ground, and Unknown. The dropdown menu is highlighted with a red box, and the "Movement profile" label is also highlighted with a red box.

- **Evas/corrective act** (Acción evasiva o correctiva): Campo con valores predefinidos: haga clic en la flecha ubicada a la derecha del campo para abrir una ventana donde se podrá elegir entre las opciones (**Cancelled take-off** – Subiendo / **Rejected take-off** – Rechazo de despegue / **Rotated early** – Rotación temprana / **Delayed rotation** – Rotación retrasada / **Abrupt stop** – Parada brusca / **Swerve** – Viraje rápido o violento / **Missed approach** – Aproximación frustrada / **Other** - Otro).

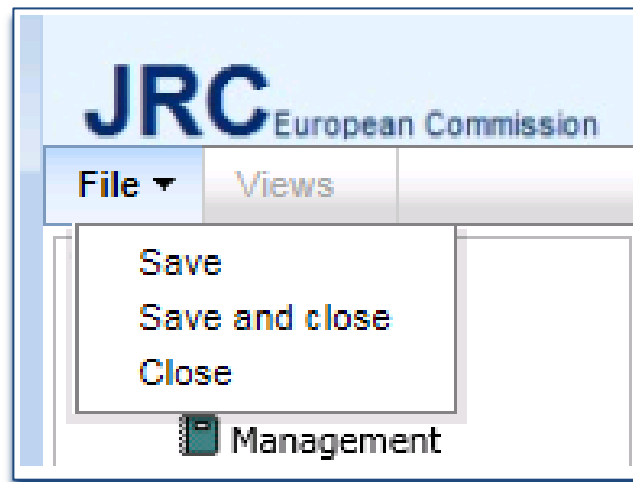
The screenshot shows the same "Runway Incursion" form. A dropdown menu is open for the "Evas/corrective act" field, showing the following options: Cancelled take-off clearance, Rejected take-off, Rotated early, Delayed rotation, Abrupt stop, Swerve, Missed approach, and Other. The dropdown menu is highlighted with a red box, and the "Evas/corrective act" label is also highlighted with a red box.

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.12. Airspace – Espacio Aéreo

The screenshot shows a software interface for managing airspace. On the left, there is a navigation menu with 'Occurrence', 'Airspace', and 'Management'. The main area is titled 'Airspace' and contains several input fields: 'Airspace type' (a dropdown menu), 'Airspace name' (a text box), 'Airspace class' (a dropdown menu), 'FIR/UIR name' (a text box), and 'Special activities' (a dropdown menu).

- **Airspace type** (Tipo de espacio aéreo): Campo con valores predefinidos: Haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los tipos de espacio aéreo.

This screenshot shows a dialog box titled 'Airspace type' that is open over the 'Airspace type' field in the main interface. The dialog box has a search bar at the top and a list of predefined airspace types below it. The list includes: Airway - ATS Route, ATZ, CBA, CTA, CTR, CVSM, Danger area, FAB, FIR / UIR, and LFA. A red box highlights the 'Airspace type' field in the background, and another red box highlights the right-pointing arrow button next to the 'Airspace type' field. A third red box highlights the right-pointing arrow button next to the list of types in the dialog box. At the bottom of the dialog box, there are 'OK' and 'Cancel' buttons.

Nota:

Airway - ATS route - Ruta ATS. Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicios de tránsito aéreo.

Nota 1.— La expresión “ruta ATS” se aplica, según el caso, a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

Nota 2.— Las rutas ATS se definen por medio de especificaciones de ruta que incluyen un designador de ruta ATS, la derrota hacia o desde puntos significativos (puntos de recorrido), la distancia entre puntos significativos, los requisitos de notificación y, según lo determinado por la autoridad ATS competente, la altitud segura mínima.. Anexo 2 de la OACI.

ATZ - El tipo de espacio aéreo era una zona de tráfico de aeródromo. Una zona de tráfico de aeródromo es un espacio aéreo de dimensiones definidas establecido como alrededor de un aeródromo para la protección del tráfico de aeródromo. Anexo 2 de OACI.

CBA - El tipo de espacio aéreo era un área transfronteriza. Un área transfronteriza es un área segregada temporal establecida acerca de límites internacionales para requisitos operacionales específicos.

CTA - El tipo de espacio aéreo era un área de control. Un área de control es un espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite específico acerca de la tierra. Anexo 2 de la OACI

CTR - El tipo de espacio aéreo era una zona de control. Una zona de control es un espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie de la tierra hasta un límite superior especificado. Anexo 2 de la OACI

CVSM - El tipo de espacio aéreo era un mínimo convencional de separación vertical. Un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se aplica CVSM (Mínima de separación vertical convencional)

Danger area - El tipo de espacio aéreo era un área peligrosa. Un área de peligro es un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual pueden existir actividades peligrosas para el vuelo en momentos específicos. Anexo 15 de la OACI

FAB - El tipo de espacio aéreo era un bloque de espacio aéreo funcional (FAB). Un bloque de espacio aéreo basado en requisitos operacionales y establecido independientemente de las fronteras estatales, donde la provisión de servicios de navegación aérea y funciones relacionadas se basa en el rendimiento y se optimiza a través de la cooperación entre proveedores de servicios de navegación aérea o, cuando corresponda, un proveedor integrado. Reglamento (CE) 1070/2009

FIR / UIR - El tipo de espacio aéreo era una región de información de vuelo (FIR) o región de información superior (UIR). Una región de información de vuelo (FIR) es un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se proporcionan el servicio de información de vuelo y el servicio de alerta. Una región de información superior (UIR) es una FIR en el espacio aéreo superior. Anexo 2 de la OACI

LFA - Área baja de vuelo. Un área voladora baja designada para operaciones militares de vuelo bajo que cubre el espacio aéreo abierto desde la superficie a 2,000 pies acerca de el nivel del suelo (AGL) o nivel medio del mar (MSL)

Lower Control Area (LTA) - Un área de control (TA) en el espacio aéreo inferior. Anexo 2 de la OACI

MATZ: Zona de tránsito de aeródromo militar. En ciertos aeródromos militares, las Zonas de Tránsito de Aeródromos Militares (MATZ) se han establecido para proporcionar un volumen de espacio aéreo dentro del cual se puede brindar mayor protección a las aeronaves



en las etapas críticas de circuito, aproximación y ascenso. Un MATZ adquiere el estado de la clasificación de espacio aéreo dentro de la cual se encuentra; sin embargo, requisitos ATC obligatorios adicionales se especifican invariablemente para los pilotos militares. En el espacio aéreo fuera de la Zona de Tráfico de Aeródromo (ATZ), la observación de los procedimientos de MATZ no es obligatoria para los pilotos civiles. (Ref.: UK AIP 2.2-11 para 2.2.1)

Prohibited area - área prohibida. Un área prohibida es un espacio aéreo de dimensiones definidas, acerca de la tierra o las aguas territoriales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de una aeronave. Anexo 11 de la OACI

TMA - El tipo de espacio aéreo era un área de control terminal. Un área de control terminal es un área normalmente establecida en la confluencia de rutas ATS en la vecindad de uno o más aeródromos principales. Anexo 2 de la OACI.

RVSM - El tipo de espacio aéreo era un mínimo de separación vertical reducido. Un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se aplica RVSM (Mínima de Separación Vertical Reducida). La aprobación que es emitida por la autoridad competente del Estado en el que se basa el Operador o del Estado en el que está registrada la aeronave. Para obtener tal aprobación RVSM, los Operadores deberán satisfacer dicho Estado: a) Aquella aeronave para la cual se solicita la Aprobación RVSM tiene la capacidad de performance de navegación vertical requerida para operaciones RVSM a través del cumplimiento de los criterios de la Especificación de Rendimiento Mínimo de Sistemas de Aeronaves RVSM; b) Que han establecido procedimientos con respecto a las prácticas y programas de mantenimiento de la aeronavegabilidad (mantenimiento y reparación); c) que han instituido procedimientos de tripulación de vuelo para las operaciones en el espacio aéreo RVSM.

Restricted area - El tipo de espacio aéreo era un área restringida. Un área restringida es un espacio aéreo de dimensiones definidas, acerca de la tierra o las aguas territoriales de un Estado, dentro del cual el vuelo de una aeronave está restringido de acuerdo con ciertas condiciones especificadas. Anexo 11 de la OACI.

Transitional area - El tipo de espacio aéreo era un área de transición. Área de transición: un área de dimensiones definidas diseñada con el propósito de garantizar la reorganización de los niveles de vuelo de la aeronave cuando se pasa de un área CVSM a un área RVSM o viceversa

TSA - El tipo de espacio aéreo era un área segregada temporal. Un área segregada temporal es un espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual las actividades requieren la reserva de espacio aéreo para el uso exclusivo de usuarios específicos durante un determinado período de tiempo

Upper Control Area (UTA) - El tipo de espacio aéreo era un área de control superior (UTA). Anexo 2 de la OACI.

Other - El tipo de espacio aéreo no era uno de los anteriores.

Unknown - El tipo de espacio aéreo no fue determinado

- **Airspace name** (Nombre del espacio aéreo): Campo con entrada manual. Insertar el nombre del espacio aéreo, conforme previsión en las cartas de aeronáuticas de cada Estado (utilizar mayúsculas y minúsculas).

The screenshot shows a form titled 'Airspace' with several input fields. The 'Airspace name' field is highlighted with a red box. The form includes a header 'Airspace', a 'Airspace name' field, and several other fields with arrows indicating they are expandable or have more options.

- **Airspace class** (Clase del espacio aéreo): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las clases de espacio aéreo.

The screenshot shows the 'Airspace' form with the 'Airspace class' dropdown menu open. The dropdown menu is highlighted with a red box and contains the following options: A, B, C, D, E, F, G, Other, and Unknown. The 'Airspace class' label is also highlighted with a red box.

Nota:

Clase A. Sólo se permiten vuelos IFR, se proporciona a todos los vuelos servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

Clase B. Se permiten vuelos IFR y VFR, se proporciona a todos los vuelos servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

Clase C. Se permiten vuelos IFR y VFR, se proporciona a todos los vuelos servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR.




Clase D. Se permiten vuelos IFR y VFR y se proporciona a todos los vuelos servicio de control de tránsito aéreo, los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR, los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a todos los otros vuelos.

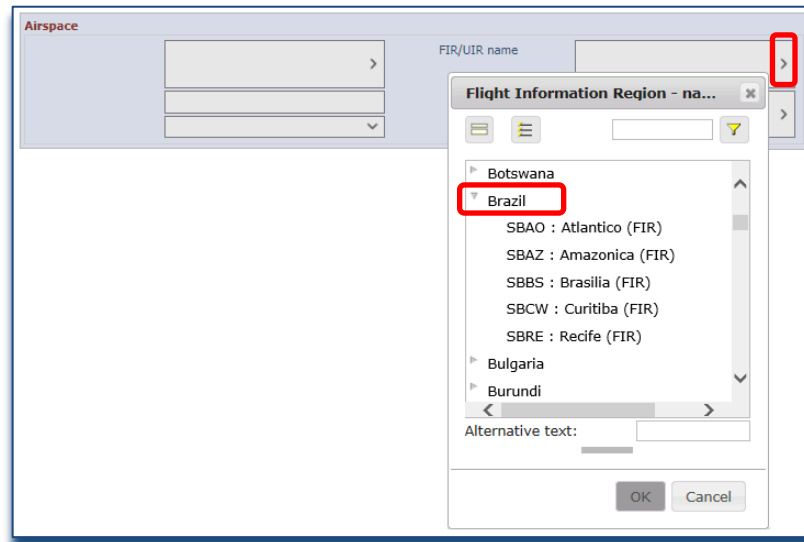
Clase E. Se permiten vuelos IFR y VFR, se proporciona a los vuelos IFR servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo factible. La Clase E no se utilizará para zonas de control.

Clase F. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos IFR participantes reciben servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

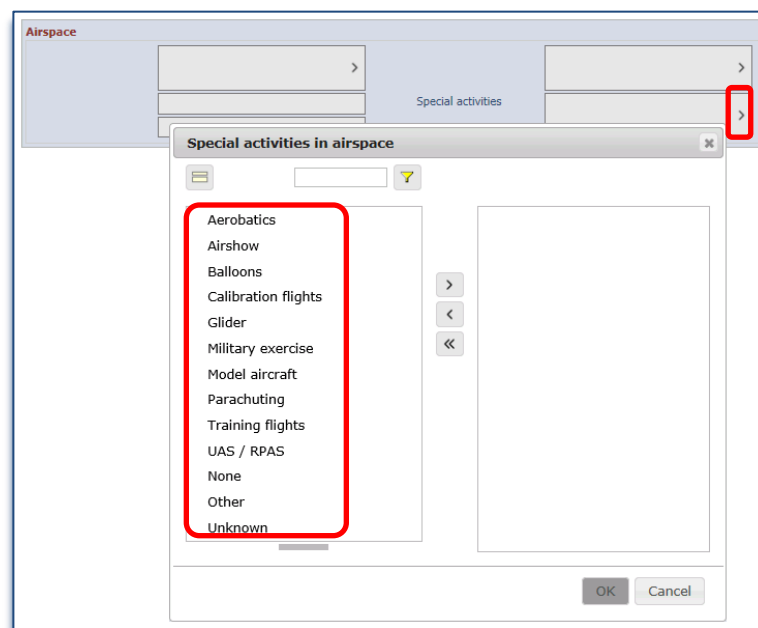
Nota.— Cuando se proporcione servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, éste debería considerarse normalmente sólo como una medida provisional hasta el momento en que pueda sustituirse por el servicio de control de tránsito aéreo. (Véase también PANS-ATM, (Doc. 4444) Capítulo 9.)

Clase G. Se permiten vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

- **FIR/UIR name** (Nombre de la región de información de vuelo (FIR) o región de información superior (UIR)): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la relación de los Estados. En los Estados tenemos la posibilidad de seleccionar la región del suceso (cuando existe el ícono , es posible añadir una información más específica).



- **Special activities** (Actividades especiales): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.



**Nota:**

Aerobatics - Acrobacia aérea. Las acrobacias aéreas son la práctica de maniobras de vuelo que involucran actitudes de los aviones que no se utilizan en vuelos normales.

Airshow - Espectáculo aéreo. Un airshow es una demostración que implica la exhibición de aeronaves volando en el espacio aéreo.

Balloons - Globos.

Calibration flight. Vuelo de calibración. Un vuelo de calibración es la operación de una aeronave en el espacio aéreo para calibrar el aeródromo y la navegación de área y las ayudas de aproximación. Se trata de vuelos planificados y coordinados con el fin de verificar el rendimiento de las ayudas a la navegación que pueden generar restricciones a otros tipos de tráfico.

Glider - Planeador. El planeador es un avión que no tiene potencia del motor.

Military exercise - Ejercicio militar. Planificado y coordinado, actividad militar rutinaria o no rutinaria.

Model aircraft - Modelo de avión.

Parachuting – Lanzamiento de paracaídas. El paracaidismo es el uso de cualquier artilugio, natural o artificial, que sirva para controlar una caída en el aire o para sostener a una persona en el aire.

Training flight - Vuelo de entrenamiento. Un vuelo de entrenamiento es la operación de una aeronave en el espacio aéreo con el propósito de instrucción de vuelo.

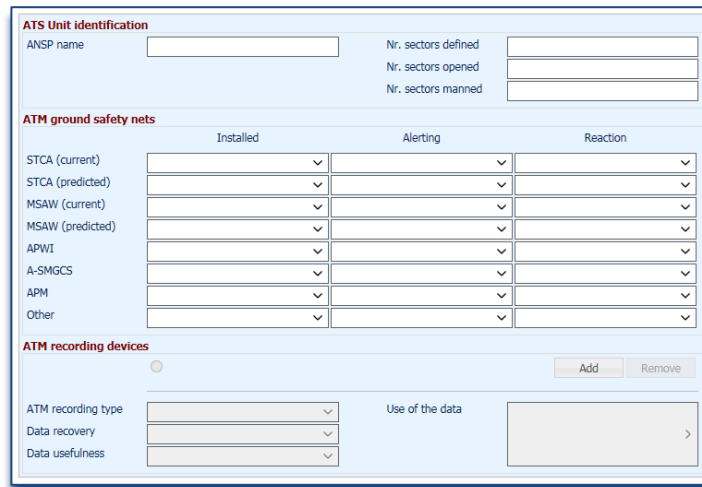
UAS / RPAS - La actividad especial en el espacio aéreo fue Sistemas de aeronaves no tripuladas / Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

None - No hubo actividad especial en el espacio aéreo.

Other - La actividad especial en el espacio aéreo fue distinta de cualquiera de las anteriores.

Unknown - El tipo de actividad especial en el espacio aéreo no fue determinado.

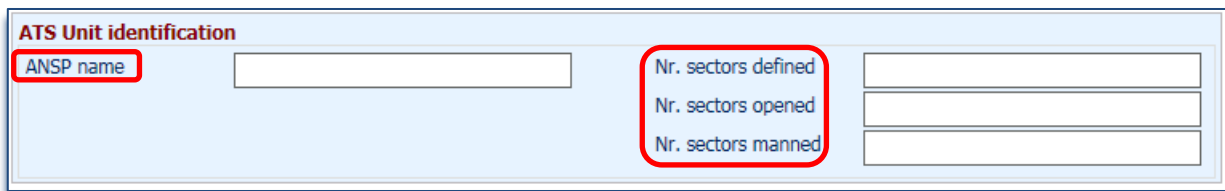
9.13. ATS Unit – Órganos ATS



The screenshot shows a web-based form for ATS Unit identification. It is divided into three main sections:

- ATS Unit identification:** Contains a text input field for 'ANSP name' and three stacked text input fields for 'Nr. sectors defined', 'Nr. sectors opened', and 'Nr. sectors manned'.
- ATM ground safety nets:** A table with three columns: 'Installed', 'Alerting', and 'Reaction'. The rows include STCA (current), STCA (predicted), MSAW (current), MSAW (predicted), APWI, A-SMGCS, APM, and Other. Each cell contains a dropdown menu.
- ATM recording devices:** Includes a radio button, an 'Add' button, and a 'Remove' button. Below are three dropdown menus for 'ATM recording type', 'Data recovery', and 'Data usefulness', followed by a 'Use of the data' section with a right-pointing arrow.

ATS Unit identification



This close-up view highlights the 'ATS Unit identification' section of the form. It features a text input field for 'ANSP name' and three stacked text input fields for 'Nr. sectors defined', 'Nr. sectors opened', and 'Nr. sectors manned'. Red boxes are drawn around the 'ANSP name' label and the three sector-related labels.

- **ANSP name** (Nombre del proveedor de servicios de navegación aérea o unidad ATS): Campo con entrada manual. Insertar el nombre del proveedor de servicios. Utilizar mayúsculas y minúsculas.
- **Nr. sectors defined** (numero de sectores definidos): Campo con entrada manual.
- **Nr. sectors opened** (numero de sectores abiertos): Campo con entrada manual.
- **Nr. sectors manned** (numero de sectores existentes en el proveedor): Campo con entrada manual.



ATS ground safety nets

Esta sección proporciona información sobre redes de seguridad terrestres disponibles para la unidad de gestión de tránsito aéreo involucrada en la ocurrencia.

ATM ground safety nets			
	Installed	Alerting	Reaction
STCA (current)	▼	▼	▼
STCA (predicted)	▼	▼	▼
MSAW (current)	▼	▼	▼
MSAW (predicted)	▼	▼	▼
APWI	▼	▼	▼
A-SMGCS	▼	▼	▼
APM	▼	▼	▼
Other	▼	▼	▼

- **STCA (current) (Short term conflict alert - Alerta de conflicto de proximidad - corriente):** Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.
- **STCA (predicted) (Short term conflict alert - Alerta de conflicto de proximidad - predictivo):** Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.
- **MSAW (current) (Minimum safe altitude warning system – Sistema de advertencia de altitud mínima segura - corriente):** Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.
- **MSAW (predicted) (Minimum safe altitude warning system - Sistema de advertencia de altitud mínima segura - predictivo):** Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.
- **APWI (Area Proximity Warning - Advertencia de proximidad de área):** Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.
- **A-SMGCS (Aerodrome-surface movement guidance control system - Sistema de control de orientación de movimiento de superficie de aeródromo Alerta de conflicto de**

proximidad - predictivo): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

- **APM** (Approach path monitor system - Sistema de monitor de ruta de acceso): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.
- **Other** (Otros): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones.

Nota:

Installed – instalado: Opciones: **Yes – Sí / No – No /Unknown – desconocido / Not applicable – no aplicable).**

Alerting – funcionamiento del alerta: Opciones: **Yes – Sí / No – No /Unknown – desconocido / Not applicable – no aplicable).**

Reaction – reacción del controlador: Opciones: **Delayed - Retrasado** (La reacción a la alarma de la otra red de seguridad basada en tierra se retrasó). **Ignored - Ignorado** (se ignoró la alarma de la otra red de seguridad terrestre). **Not understood - No entendido** (no se entendió la alarma de la otra red de seguridad terrestre). **Not noticed - No se notó** (no se notó la alarma de otra red de seguridad terrestre). **Other - Otro** (La reacción a la alarma proveniente de la otra red de seguridad terrestre no se mencionó anteriormente).

ATM recording devices

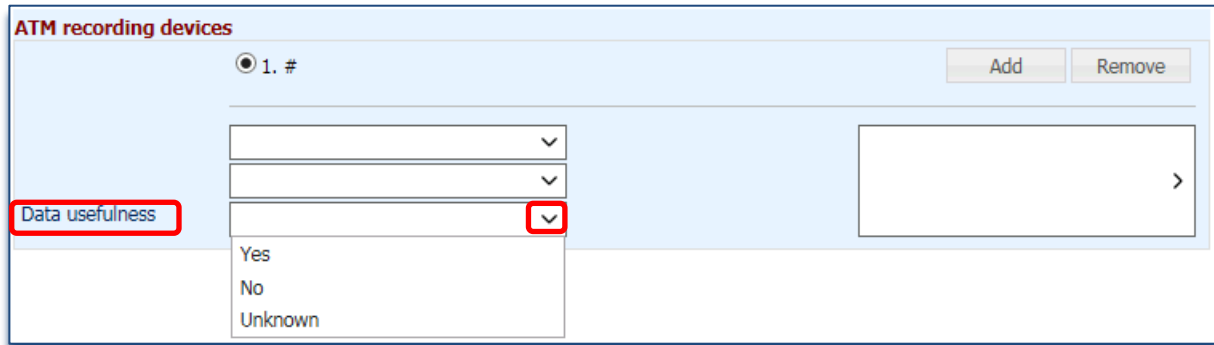
- ATM recording type (Tipo de grabación del ATM): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (RTF – radio telephony / Radar / Datalink / Other / Unknown).

The screenshot shows a form titled "ATM recording devices" with a radio button labeled "1. #" and "Add" and "Remove" buttons. A dropdown menu is open for the "ATM recording type" field, showing the following options: RTF - radio telephony, Radar, Datalink, Other, and Unknown. The "ATM recording type" label and the dropdown arrow are highlighted with red boxes.

- Data recovery (Grabación de datos): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (Completely recovered / Partially recovered / Not recovered / Unknown).

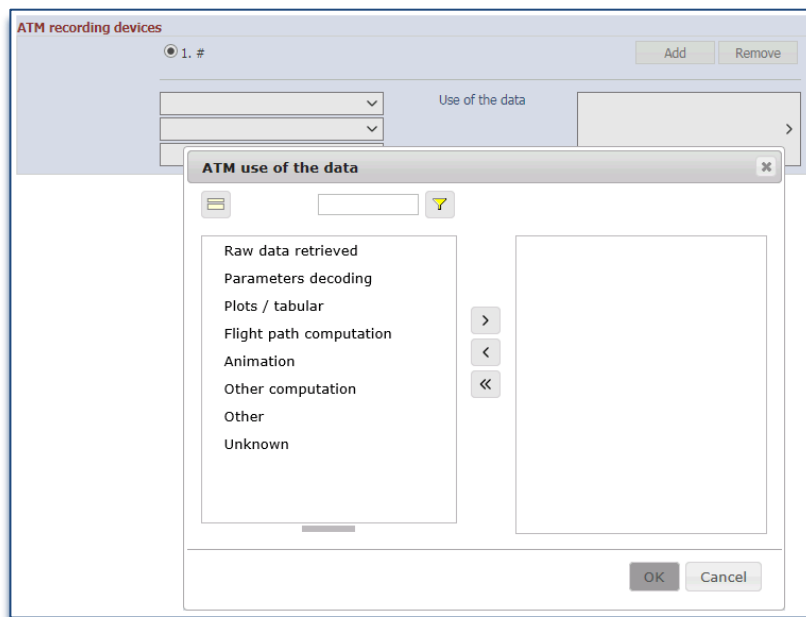
The screenshot shows the same "ATM recording devices" form. A dropdown menu is open for the "Data recovery" field, showing the following options: Completely recovered, Partially recovered, Not recovered, and Unknown. The "Data recovery" label and the dropdown arrow are highlighted with red boxes.

- **Data usefulness** (Utilidad de los datos): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Yes – Sí / No – No /Unknown – desconocido**).



The screenshot shows the 'ATM recording devices' form. At the top, there is a radio button labeled '1. #' and two buttons: 'Add' and 'Remove'. Below these are three dropdown menus. The third dropdown menu is open, showing the options 'Yes', 'No', and 'Unknown'. The text 'Data usefulness' is highlighted in a red box next to the dropdown menu.

- **Use of the data** (Uso de los datos): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Raw data retrieved / Parameters decoding / Plots/tabular / Flight path computation / Animation / Other computation / Other / Unknown**).



The screenshot shows the 'ATM recording devices' form with the 'Use of the data' dropdown menu open. The dropdown menu is titled 'ATM use of the data' and contains a list of options: 'Raw data retrieved', 'Parameters decoding', 'Plots / tabular', 'Flight path computation', 'Animation', 'Other computation', 'Other', and 'Unknown'. There are navigation arrows to the right of the list. The 'OK' and 'Cancel' buttons are visible at the bottom of the dropdown menu.

**Nota:**

Raw data retrieved - Indica que los datos binarios almacenados en las grabaciones del ATM se leyeron y recuperaron con éxito.

Parameters decoding - Indica que los datos binarios se convirtieron en valores físicos utilizando un documento de decodificación que describe la asignación de parámetros en el archivo binario y las funciones de conversión.

Plots/tabular - Indica que los valores de los parámetros de las grabaciones de ATM se han trazado en un gráfico o se han enumerado en una tabla, incluida la indicación de tiempo o cualquier otro parámetro.

Flight path computation - Indica que las coordenadas geográficas de la aeronave (y posiblemente la altitud) incluida la referencia de tiempo han sido obtenidas o derivadas de parámetros registrados en las grabaciones de ATM. Estos detalles generalmente se dibujan en un fondo de mapa para representar la trayectoria de la aeronave.

Animation - Indica que se calcularon una trayectoria, las actitudes de la aeronave en 3 ejes y cualquier valor o posición de algunos elementos en la cabina (instrumentación a bordo, palancas de control...), así como timones, para poder reproducir una representación dinámica de un vuelo registrado

Other computation - Indica que se han realizado cálculos distintos a los cálculos de trayectoria, tales como cálculos de rendimiento, cálculos de viento, mecánica de vuelo, etc.

Other - Cualquier otra (s) operación (es) distinta de las mencionadas anteriormente.

Unknown - El uso de datos de grabaciones de cajeros automáticos aún no se conoce.

9.14. Separation - Separación

General													
Horizontal rel mvmt	<input type="text"/>												
Rate of closure	<input type="text"/> kt												
Military a/c involved	<input type="text"/>												
Distance in time	<input type="text"/> Second(s)												
Distances													
	<table border="1"> <tr> <th>Prescribed</th> <th>Recorded</th> <th>Estimated</th> </tr> <tr> <td>Minimal horizontal</td> <td><input type="text"/> NM</td> <td><input type="text"/> NM</td> </tr> <tr> <td>Minimal vertical</td> <td><input type="text"/> ft</td> <td><input type="text"/> ft</td> </tr> </table>	Prescribed	Recorded	Estimated	Minimal horizontal	<input type="text"/> NM	<input type="text"/> NM	Minimal vertical	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> ft			
Prescribed	Recorded	Estimated											
Minimal horizontal	<input type="text"/> NM	<input type="text"/> NM											
Minimal vertical	<input type="text"/> ft	<input type="text"/> ft											
Aircraft involved													
Aircraft involved	<input type="text"/>												
Movement													
Vertical profile of separa	<input type="text"/>												
Height/altitude	<input type="text"/> ft												
Bank angle	<input type="text"/>												
Bank direction	<input type="text"/>												
Information													
Traffic info	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Traffic info type</th> <th>Traffic info quality</th> <th>+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> </tbody> </table>	Traffic info type	Traffic info quality	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Traffic info type	Traffic info quality	+											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>											
Other aircraft seen	<input type="text"/>												
Visibility restrictions	<input type="text"/>												
Aircraft lighting	<input type="text"/>												
ATM aspects													
Visual approach	<input type="text"/>												
VMC climb/descent	<input type="text"/>												
Actions													
Initiator avoiding act	<input type="text"/>												
A/c avoiding action	<input type="text"/>												
Risk reduction a/c	<input type="text"/>												
ATM action	<input type="text"/>												
Risk reduction ATM	<input type="text"/>												
Safe landing	<input type="text"/>												
ACAS/TCAS													
ACAS/TCAS installed	<input type="text"/>												
ACAS/TCAS funct	<input type="text"/>												
RA geometry	<input type="text"/>												
RA type	<input type="text"/>												
Pilot response to RA	<input type="text"/>												
Pilot response detail	<input type="text"/>												
RA Classification	<input type="text"/>												

Atención:
No desarrollado en la Región SAM



9.15. Recommendations - Recomendaciones

Recommendations and safety issues (Area of concern)

- **Area of concern** (Área de preocupación): campo automático. Después de insertado los campos abajo, automáticamente el sistema hará la inserción de las áreas de preocupación insertadas en los campos abajo.

Atención:

Haga clic en "Add" para añadir. Solamente después de hacer un clic en "+" será posible insertar los datos abajo. Caso no sea hecho el clic en "+" todos los campos abajo estarán indisponibles (color gris).

- **Recommendation** (Recomendaciones): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones para el ingreso.

- Recommendation Data Link

Recommendations and safety issues (Area of concern)

Area of concern No description (Recommendation n.1) Add Remove

Recommendations >

Recommendation Data Link >

Atención:

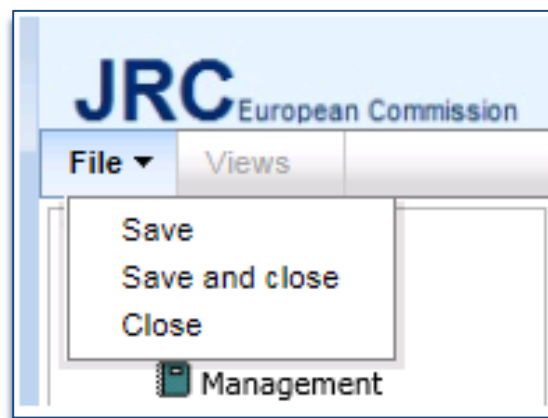
No necesario

Salvando sus datos

Atención:

Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).





9.16. Investigation – Investigación

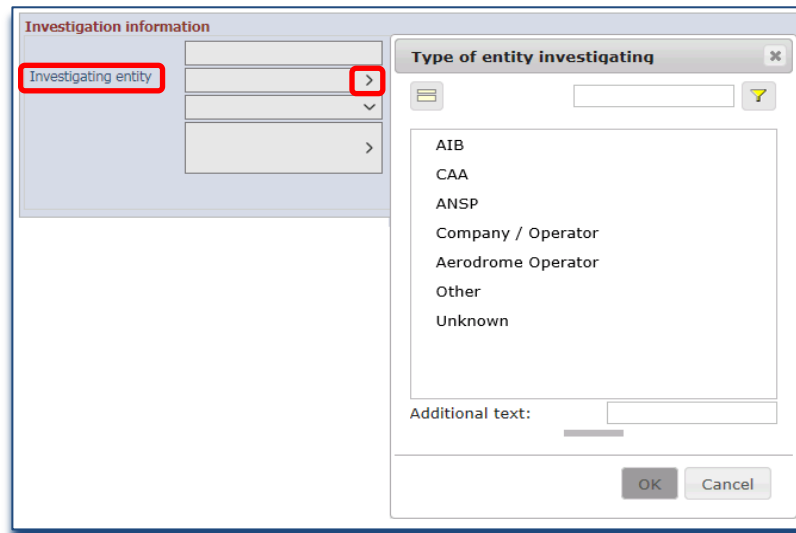
Investigation information – Información de la investigación

The screenshot shows a web-based form for entering investigation data. On the left is a navigation menu with 'Occurrence', 'Investigation', and 'Management'. The main area is titled 'Investigation information' and is split into two columns. The left column has four input fields: 'Investig report ID' (text), 'Investigating entity' (dropdown with right arrow), 'Investigation scope' (dropdown with down arrow), and 'Invest. delegated' (dropdown with right arrow). The right column is titled 'Final Report' and has three input fields: 'Date published' (calendar icon), 'Original language' (dropdown with down arrow), and 'Other language(s)' (dropdown with right arrow). Below these is a 'Notification text' section with a rich text editor toolbar and a text area.

- **Investig report ID** - Número de informe de investigación asignado por la autoridad de investigación: campo con entrada manual. Insertar el número del archivo que se asigna, a criterio de la entidad. (ej.: ACD 158 clasificación de la ocurrencia / número de la ocurrencia / prefijo de la aeronave / año - ACD 129 BR-ALP 2010)

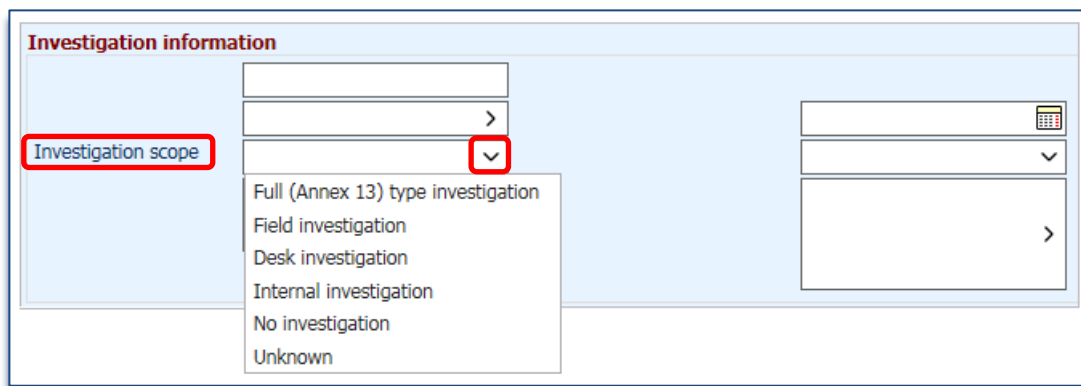
This is a close-up view of the 'Investigation information' section. The 'Investig report ID' field is highlighted with a red rectangular box. The other fields in the section are visible but not highlighted.

- **Type of entity investigating** (Tipo de entidad que investiga): Tipo de organización que llevó a cabo la investigación. Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene los órganos (**AIB** - Oficina de Investigación de Accidentes, **CAA** – Autoridad de Aviación Civil; **ANSP** - Proveedor de servicios de navegación aérea; **Company/Operator** - Empresa u operador; **Aerodrome Operator** - Operador de aeródromo; **Other** – Otro; **Unknown** – Desconocido)



The screenshot shows a software interface with a tab titled "Investigation information". A dropdown menu labeled "Investigating entity" is open, and a second dropdown menu titled "Type of entity investigating" is also open. This second menu displays a list of options: AIB, CAA, ANSP, Company / Operator, Aerodrome Operator, Other, and Unknown. Below the list is an "Additional text:" field and "OK" and "Cancel" buttons.

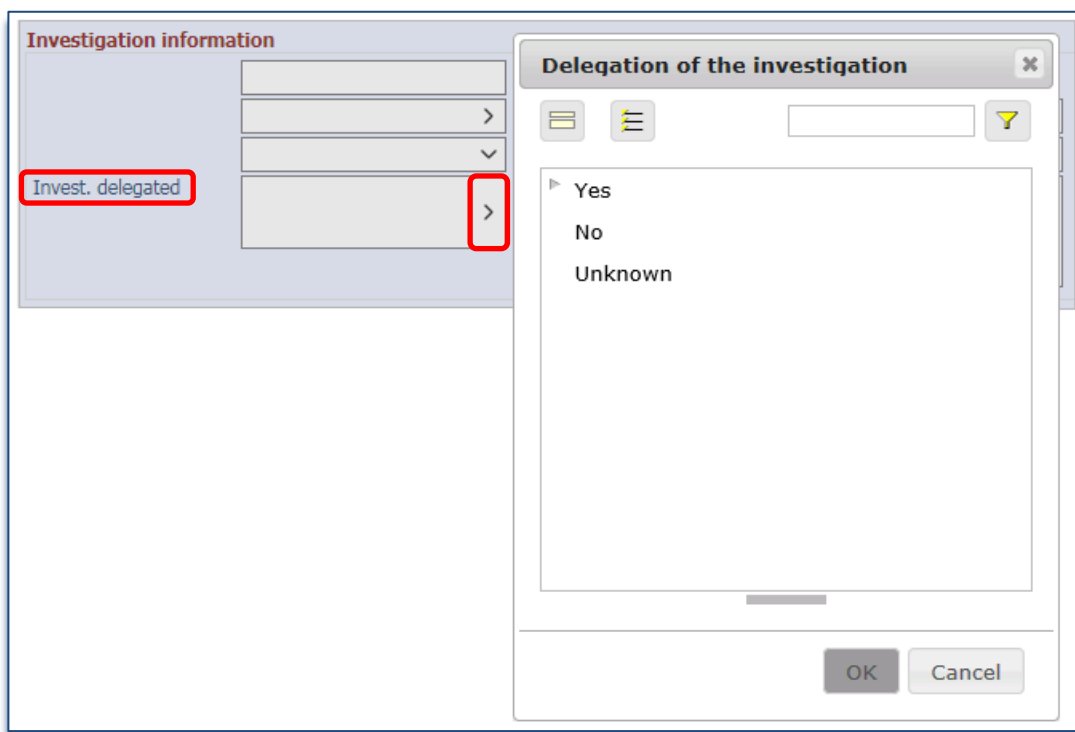
- **Investigation scope** (Alcance de la investigación): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones (**Full (Annex 13) type investigation** – Investigación completa de acuerdo con Anexo 13; **Field investigation** – Investigación de campo; **Desk investigation** – Investigación Administrativa; **Internal investigation** – Investigación interna; **No investigation** – No investigado; **Unknown** – Desconocido)



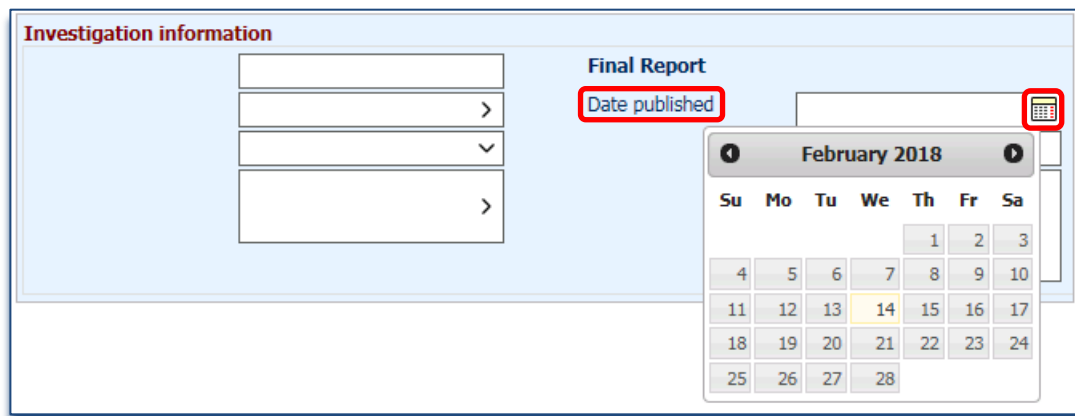
The screenshot shows the same "Investigation information" form. The "Investigation scope" dropdown menu is open, displaying a list of options: Full (Annex 13) type investigation, Field investigation, Desk investigation, Internal investigation, No investigation, and Unknown.



- **Invest. delegated** (Delegación de la investigación): Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene la posibilidad de seleccionar: (Yes – Sí / No – No /Unknown – desconocido).



- **Date published** (Fecha de la publicación): Campo con valores predefinidos: haga clic en el ícono de calendario para abrir el calendario del mes vigente. Si es un reporte antiguo, buscar la fecha a través de las flechas de avance y retroceso.



- **Original Language** (Idioma original del reporte). Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de lengua.

The screenshot shows the 'Final Report' section of the software. The 'Original language' field is highlighted with a red box. A dropdown menu is open, showing a list of languages: Portuguese, Punjabi, Romanian, Russian, Sanskrit, Serbian, Slovak, Slovenian, Spanish, and Swedish. The dropdown arrow is also highlighted with a red box.

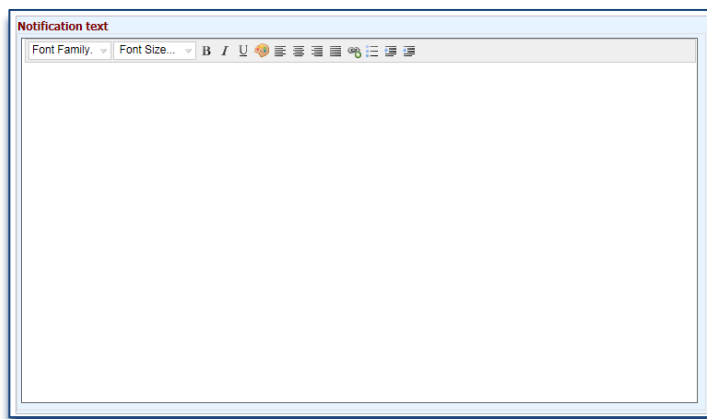
- **Other Language** (Otros Idiomas del informe final). Campo con valores predefinidos: haga clic en este campo para abrir la tabla que contiene las opciones de lengua. En la Región SAM es recomendable tener en las lenguas: **inglés** o **español**.

The screenshot shows the 'Other language(s)' field in the 'Final Report' section, highlighted with a red box. A dialog box titled 'Other language versions of final report' is open. The dialog box has a search bar and a list of languages: Portuguese, Punjabi, Romanian, Russian, Sanskrit, Serbian, Slovak, Slovenian, and Spanish. The 'Portuguese' and 'Spanish' options are highlighted with red boxes. The dialog box also shows a list of selected languages: Portuguese, Spanish, and English. The dialog box has 'OK' and 'Cancel' buttons.

Notification text – Texto de la notificación



- **Notification text** (Texto de la notificación) - El texto de notificación según lo reenviado por el estado de ocurrencia. La notificación se hará en lenguaje sencillo, preferiblemente en uno de los idiomas de trabajo de la OACI. Campo con entrada manual. En la Región SAM es recomendable tener en las lenguas: **inglés** o **español**.

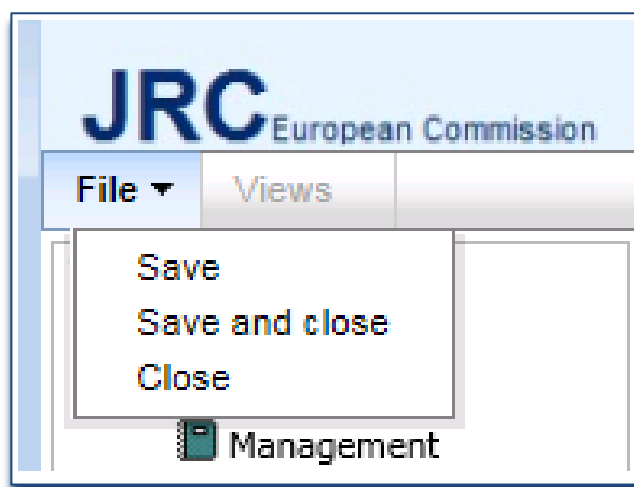


Salvando sus datos

Atención:

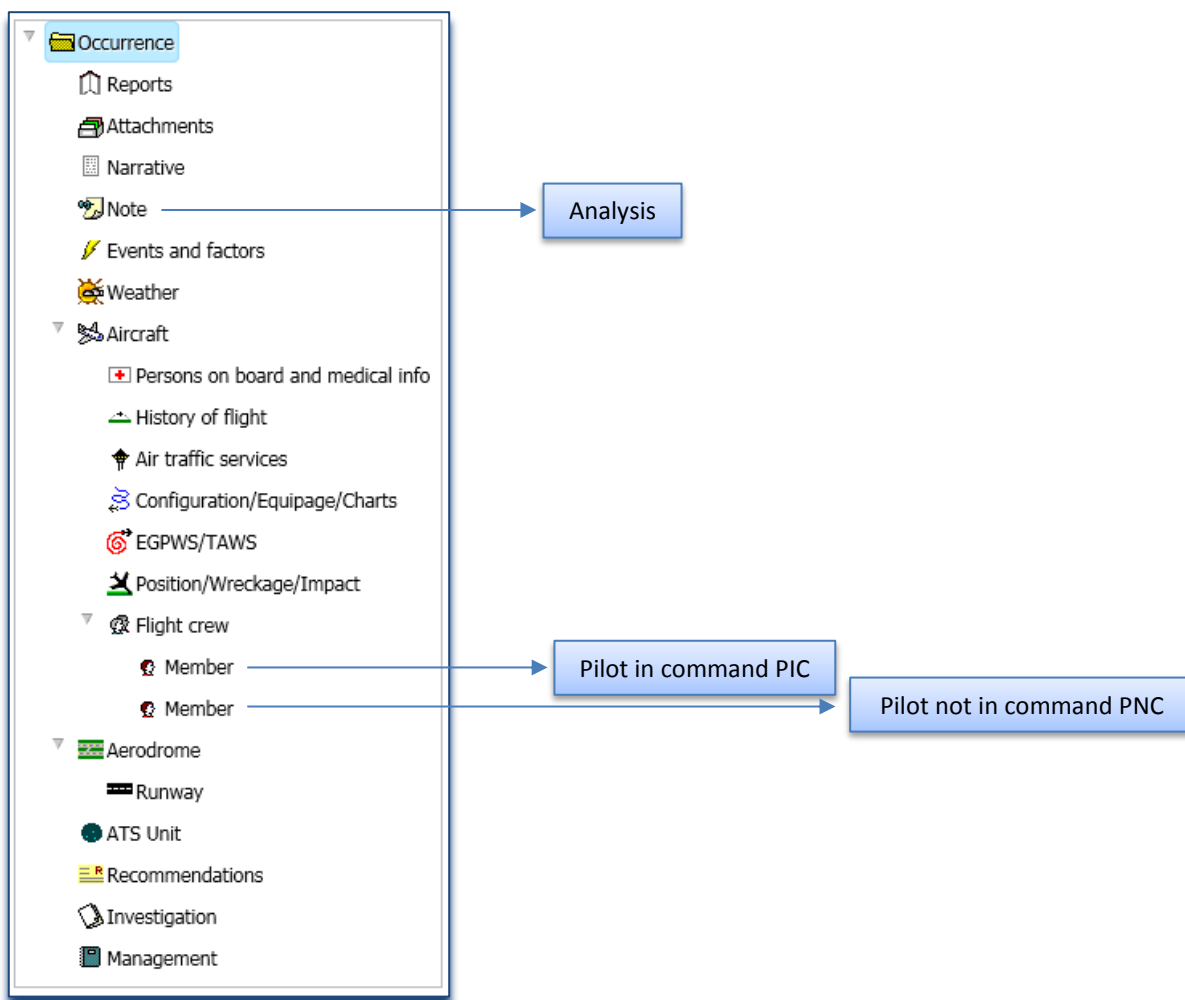
Importante atención deberá ser dada al salir del sistema. Para salir utilice el ícone “File” existente en la barra de mando del sistema (parte superior izquierda), seleccionando una de las opciones posibles (Save – Salvar / Save and close – salvar y cerrar / Close – cerrar).

Caso de hacer la opción por solo “Close – Cerrar”, los datos inseridos en sistema van a ser descartados y no serán almacenados).



9.17. Verificación final

Seguro que cada suceso es diferente y las informaciones existentes también cambiam mucho, pero, en general, al terminar de llenar las informaciones por lo menos estos campos deberán estar presentes en la mayoría de los casos. Es conveniente hacer un chequeo con esta descripción y verificar si todo fue llenado antes del envío.





Esto material fue desarrollado por la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Lima.

En virtud de la complejidad del trabajo, la OACI Lima contó con el apoyo del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos CENIPA (Brasil), sin lo cual no sería posible su conclusión.

Trabajaron en esto proyecto las personas:

Alexandre Lima Prado (OACI Lima)
Especialista en Investigación de Accidentes

Daniel Barbosa Amancio (CENIPA – Brasil)
Investigador de Accidentes

Cleybson Aparecido de Almeida (CENIPA – Brasil)
Estadístico y Especialista en TI