

Traducción aeronáutica:
“arriba, siempre arriba...
hasta las estrellas”

Frida Rodas

Video de introducción

La proyección de este video tiene por finalidad transmitir a los Asistentes la esencia de la AERONÁUTICA, es decir, su dinamismo.

Presentación

Es un placer para mí compartir con Ustedes momentos tan significativos en este V Congreso Latinoamericano de Traducción e Interpretación.

Hace más de una década me dedico a la Aviación y la conozco desde diversos puntos de vista, pues he laborado como Agente de Seguridad, Supervisora de Protocolo y actualmente me desempeño como Tripulante de Cabina y, obviamente, como Traductora.

La Aeronáutica o arte-ciencia de la navegación aérea día a día cobra mayor importancia a nivel mundial, dada la necesidad inherente al ser humano de movilización, cambio e interrelación. La Aeronáutica, como actividad que conecta culturas, hace propicia y necesaria la intervención de nosotros, los Traductores, quienes servimos de nexo ineludible para volcar hacia diversas lenguas el contenido de importantes documentos aeronáuticos de carácter eminentemente técnico.



Los textos aeronáuticos poseen características propias a nivel morfológico, terminológico y funcional y, en muchos casos, abarcan varias ramas del saber; por lo tanto, el traductor que afronta esta tarea se convierte en un investigador múltiple.



Características del texto aeronáutico

Tipología textual

El Texto Aeronáutico pertenece a la categoría de los TEXTOS TÉCNICOS.

Sus características son:

1. La objetividad (diluyendo la importancia del sujeto, destacando hechos, datos y determinando las circunstancias que acompañan a los procesos), la universalidad, la verificabilidad (mediante gráficos, fórmulas, símbolos, etc.) y la claridad.

reca@helinka.com.pe
RONALD

IMPORTANTE: LEA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES	
<p>5</p> <p style="text-align: center;">ACERCARSE Y ALEJARSE DEL HELICOPTERO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TRANSITAR POR LA PARTE DELANTERA. • NO TRANSITAR POR LA PARTE POSTERIOR. • NO TRANSITAR POR UNA PENDIENTE DE TERRENO. LAS PALAS LO PUEDEN GOLPEAR. 	
<p>6</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">CINTURONES DE SEGURIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • ABROCHADOS DURANTE TODO EL VUELO. • DESEMBARQUE A LA SEÑAL DEL PILOTO. • DEJAR LOS CINTURONES ABROCHADOS EN EL ASIENTO. 	
<p>7</p> <p style="text-align: center;">DE ACUERDO A LEY: PROHIBIDO FUMAR ABORDO</p>	
<p>8</p> <p style="text-align: center;">EQUIPAJES:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SE PUEDEN EMBARCAR SOLAMENTE CON AUTORIZACION DEL PILOTO. • PROHIBIDO EMBARCAR MERCANCIAS PELIGROSAS. 	
<p>9</p> <p style="text-align: center;">SEÑALES DE EMERGENCIA Y EQUIPAMIENTO</p> <p>INSTRUCCIONES PARA UTILIZAR LAS SALIDAS DE EMERGENCIA Y OTROS EQUIPOS DE EMERGENCIAS DE ABORDO ESTAN INDICADAS AL OTRO LADO DE ESTA CARTILLA.</p>	
LES DESEAMOS UN VUELO SEGURO	

2. Predominio de la Función referencial o representativa y Oraciones enunciativas para aminorar la importancia del sujeto y dar objetividad:

Los vuelos realizados en el helicóptero Mi 171 deben llevarse a cabo según las indicaciones contenidas en el Manual de Vuelo del helicóptero Mi 171 y en las del presente Manual Complementario.

3. Exigencia de un lenguaje capaz de expresar claridad y precisión:

Mercancías Peligrosas: Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las "Instrucciones Técnicas" vigentes o esté clasificado conforme a dichas instrucciones.

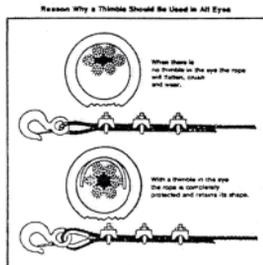


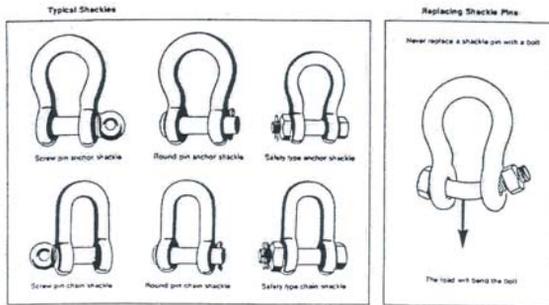
4. Presencia reiterada de varias ramas del saber

En muchos casos, los textos aeronáuticos abordan temas procedentes de diversas ramas del conocimiento, por ejemplo: Geodesia, Cartografía, Ingeniería mecánica, etc.

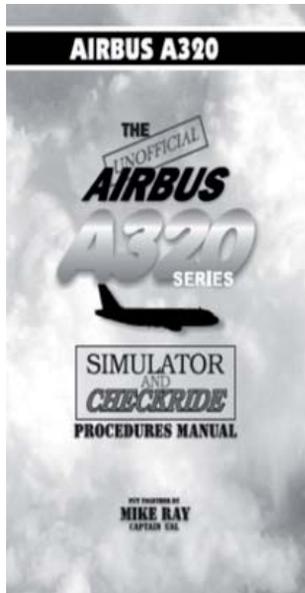
VIH LOGGING LTD.

STANDARD OPERATING PROCEDURES
EXTERNAL LOAD OPERATIONS





5. Medio utilizado para enseñar a manipular algún objeto, a través de manuales, guías, instrucciones impresas, etc.



Estructura del texto aeronáutico

1. Descripción

El texto técnico proporciona las características de determinado objeto:

El equipo de navegación GNS 430 ha sido diseñado con la finalidad de que los vuelos en helicóptero sean precisos, confiables y seguros a los largo de las líneas de vuelo, se puedan preprogramar las rutas y se lle-

ve a cabo la aproximación al aeropuerto deseado. Además, el GNS 430 puede servir como transceptor VHF a través del sistema de intercomunicación del helicóptero (ICS), en el caso de los helicópteros configurados para usar dichos sistemas. Finalmente, también puede funcionar como receptor localizador/GS, permitiendo, de esta manera, el vuelo a lo largo de la senda de planeo.



2. Formas lingüísticas

Los dos rasgos más característicos son el uso de:

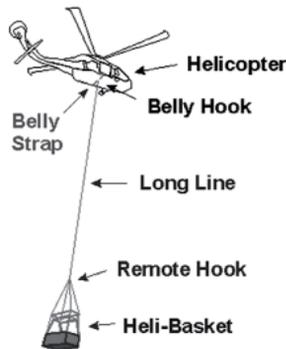
- **Tecnicismos**

Los tecnicismos son términos o voces técnicas que se emplean en el lenguaje científico y tecnológico. Algunos son de uso generalizado, pero la mayoría son de empleo particular en cada rama de la ciencia. Para conocer el significado de las palabras técnicas, es necesario consultar los diccionarios especializados de cada rama del saber.

Airway	aerovía
Airspace	espacio aéreo
Aerial ignition	ignición aérea
Rotorcraft	helicóptero
Holding	sobrevuelo
Take-off	despegue
Landing	aterrizaje
Emergency exit	salida de emergencia
Survival kit	equipo de emergencia

Lenguaje artificial

Lenguaje expresado a través de fotos, gráficos, formulas, abreviaturas, etc.



3. Rasgos morfológicos-sintácticos

- **Objetividad:** formas que expresan desinterés por el agente (*se* de pasiva refleja, pasiva sin complemento agente, modo indicativo, plural de modestia: nosotros):

Las pistas de los aeropuertos se revisan para impedir que piedras u otros objetos puedan ser absorbidos por los reactores.

- **Claridad:** oraciones bien construidas, sin elementos sobreentendidos, sintagma nominal (**apositiones:** se adjetiva un nombre a través de otro nombre):

*Vertical reference is the technique of sling loads, by direct observation by the pilot looking downwards vertically out of his open door or through a bubble window, **specially designed device**, placed in his door.*

- **Cohesión:** papel relevante de los conectores textuales que distribuyen y ordenan el contenido y establecen relaciones entre ideas:

*Cuando las señales procedentes de los diversos sensores llegan al equipo en forma simultánea, los anuncios de voz se transmiten a los audífonos por medio del CITY-7/SPU-7, dependiendo del grado de importancia. **De esta manera**, el grado de importancia se rige de acuerdo al siguiente principio: todo aquel anuncio procedente de un canal con menor número de secuencia es más importante que aquél que posee mayor número de secuencia.*

4. Nivel lexical

Términos unívocos (palabras que no pueden ser mal interpretadas) y de significado denotativo. Las terminologías dan lugar a la creación de neologismos por los siguientes procedimientos:

PRÉSTAMOS	
Briefing	Reunión informativa
Flap	alerón
Trolley	carrito
Cockpit	cabina de mando
Weather	condiciones atmosféricas
ILS approach	aproximación ILS



SIGLAS Y ACRÓNIMOS:	
VFR Visual Flight Rules	reglas de vuelo visual
IFR Instrumental Flight Rules	reglas de vuelo instrumental
VNE Velocity that should Not be Exceeded	velocidad que no se debe exceder
RFM Rotorcraft Flight Manual	manual de vuelo de helicópteros
DTK Desired Track	trayectoria deseada
APU Auxiliar Power Unit	unidad de energía auxiliar
ATC Air Traffic Control	control de tráfico aéreo
FAA Federal Aviation Administration	Administración de Aviación Federal
CDI Course Deviation Indicator	indicador de desviación de curso

FPL Flight Plan	plan de vuelo
ETA Estimated Time of Arrival	hora estimada de llegada
HOG Hover Out of Ground Effect	vuelo estacionario sin efecto de suelo

ABREVIATURAS

Rcvr Not Usbl (Receptor No Utilizable)



Procedimientos de traducción

En vista de que no siempre es posible traducir los enunciados con estructuras equivalentes, el traductor debe recurrir a varias estrategias a fin de asegurar la traducción de un texto determinado. A dichas estrategias también se les denomina estrategias de traducción.

Préstamo

El préstamo consiste en utilizar una palabra o expresión del texto original en el texto traducido, tal y como figura en la lengua de origen, es decir, es la no traducción del vocablo. Los préstamos suelen escribirse en cursiva.

Ejemplo 1

Flaps are hinged surfaces on the trailing edge of the wings of a fixed-wing aircraft. As flaps are extended, the stalling speed of the aircraft is reduced, which means that the aircraft can fly safely at slower speeds (especially during take off and landing).

Los ***flaps*** son superficies abisagradas, ubicadas en el borde de salida del ala de un avión de ala fija. Cuando se extienden los ***flaps***, la velocidad de pérdida de la aeronave se reduce, lo cual significa que la aeronave puede volar en forma segura a menor velocidad, especialmente durante el despegue y el aterrizaje.

Ejemplo 2

An attempt has been made to add more than 31 **waypoints** to a flight plan (FPL). The GNS 430 will not allow more than 31 waypoints per flight plan.

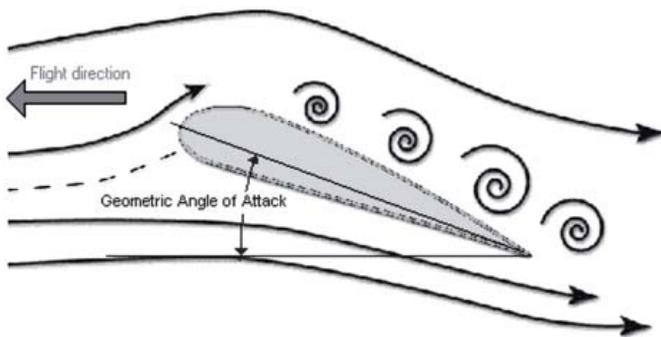
Se ha intentado agregar más de 31 **waypoints** al plan de vuelo (FPL). El GNS-430 no permite una cantidad superior a 31 *waypoints* por plan de vuelo.

Calco

El calco léxico es un procedimiento de traducción que consiste en la creación de neologismos, siguiendo la estructura de la lengua de origen.

Ejemplo 1

The **stall** of the wing occurs when the airflow no longer can go around the airfoil's nose (leading edge) and separates from the upper wing surface. For light aircraft, without high-lift devices, the critical angle is usually around 16 .



El ala **stolea** cuando el flujo de aire ya no puede discurrir por su perfil aerodinámico (borde de ataque) y se separa de la superficie superior del ala. En el caso de las aeronaves ligeras, que no cuentan con dispositivos hipersustentadores, el ángulo crítico suele ser de aproximadamente 16.

Ejemplo 2

The visibility was less than two miles and we had to **reattack** applying full power of the four engines.

La visibilidad era menor a dos millas y tuvimos que **reatacar** aplicando todo el poder de los cuatro motores.

Modulación

Consiste en variar la forma del mensaje mediante un cambio semántico o de perspectiva. La traducción del mensaje se realiza desde un nuevo punto de vista:

Ejemplo 1

Board... **Left engine is on fire**

(Tripulación... **Fuego en el motor izquierdo**)



Ejemplo 2

There is a jeppesen World Map stored inside the system memory unit. Database of the memory contains information on airports/airfields, intersections, VORs, NDBs, WPTs, special use airspace (SUA) and other important data. Besides **it is not difficult** to enter up to 1000 additional waypoints (WPT) and up to 20 flight routes.

Asimismo, se cuenta con un Mapa Mundial Jeppesen ubicado dentro de la unidad de memoria del sistema. La base de datos de la memoria contiene información sobre aeropuertos/ aeródromos, intersecciones, VOR, NDB, WPT, espacio aéreo de uso especial (special use airspace – SUA) y otros datos importantes. Además, **es posible** ingresar a más de 1.000 puntos de ruta (*waypoints* o WPT) y a más de 20 rutas de vuelo.

Transposición

Consiste en el cambio de una categoría gramatical por otra, sin que cambie el sentido del mensaje.

Ejemplo 1

Operations Representative: A person **whose appointment** has been made by the foreign air carrier.

Representante de Operaciones: es la persona **designada** por el explotador aéreo extranjero.

Ejemplo 2

He unsuccessfully **approached** but the aircraft performed extremely well.

Realizó la **aproximación** sin éxito; sin embargo, la aeronave se desempeñó maravillosamente.



Equivalencia

Equivalencia quiere decir la correspondencia en significado de una palabra en un idioma frente a otro idioma, es decir, dos palabras son equivalentes si tienen el mismo significado.

Ejemplo 1

The foreign air **carrier** will use the business name, which appears on the operations specifications for those operations described in paragraph b.

El **explotador** aéreo extranjero utilizará el nombre comercial, tal como aparece en las especificaciones operativas, con respecto a las operaciones descritas en el párrafo b.

Ejemplo 2

No person may operate an **aircraft** with a purpose other than of air navigation or on an airport used for commercial flights -these include areas used by aircraft loading/unloading passengers or cargo- in a negligent or careless behavior that may endanger the lives or property of third parties.

Ninguna persona puede operar una **aeronave** con propósitos distintos de la navegación aérea o en un aeropuerto utilizado para realizar vuelos comerciales, que incluyen áreas utilizadas para la carga o descarga de pasajeros o carga, de forma negligente o descuidada, de tal forma que pueda poner en riesgo la vida o la propiedad de terceras personas.

Traducción literal

Se refiere al paso, palabra por palabra, de la lengua de origen a la lengua traducida.

Según Vinay y Dalbernet, la traducción literal es lícita, sobre todo entre lenguas que comparten una misma cultura. Esto revela coexistencia física, que existe un acercamiento geográfico o bien ha habido períodos de bilingüismo en que se produce una influencia mutua, imitación consciente o inconsciente debido al vestigio intelectual y político.

Ejemplo 1

This Paragraph summarizes all Optional authorizations, Limitations and Restrictions issued by the FAA, which are included in the specifications.

Este Párrafo resume todas las Autorizaciones opcionales, las Limitaciones y las Restricciones emitidas por la FAA, que están incluidas en las especificaciones.

Ejemplo 2

You should open this exit only in case of an emergency.

Usted debe abrir esta salida únicamente en caso de emergencia.

CAMPO LABORAL

La actividad aeronáutica va *in crescendo*. Hoy en día, existen herramientas informáticas que abren fronteras, dado que las autoridades aeronáuticas de cada país exigen que las empresas aéreas cuenten con textos de alta calidad de traducción y en tanto existan personas dispuestas a tomar un avión, o helicóptero, enviar una encomienda o practicar un deporte de aventura... habrá trabajo, ya sea como Traductor o Revisor de Traducciones.

- Líneas aéreas
- Aeropuerto

- Servicio de helicópteros
- Compañías de ala delta y parapente
- Organismos Públicos: Ministerio de Transportes

HERRAMIENTAS

- **Herramientas de traducción asistida (computer aided translation tools – cat): trados**

Estas herramientas recuperan traducciones que se han hecho con anterioridad mediante un sistema de base de datos denominado Memoria de Traducción.

- **Word, Excel, Power Point, Internet, Corel Draw**

- **Diccionarios monolingües**

A. Diccionario de la Lengua Española de la RAE (22da edición) – Editorial Espasa-Calpe.

B. Diccionario de Uso del Idioma Español – María Moliner (2da versión) - Editorial Gredos, Barcelona, 2000.

- **Diccionarios bilingües**

A. Diccionario SLABIG, Alemán – Español – Alemán (5ta edición) - Editorial Brandstetter Verlag, Biesbaden.

B. Diccionario Técnico de Términos Aeronáuticos - Inglés-Español de Germán Forero Calderón - Editorial Politécnico Grancolombiano, Miembro de Whitney International University System, 2008.

C. Diccionario Técnico: Ingles – Español – Inglés (2da edición) de Federico, 2006.

- **Diccionarios y glosarios on-line**

Monolingües

A. Banco de Neologismos del Centro Virtual Cervantes -Español
http://cvc.cervantes.es/obref/banco_neologismos/

B. Diccionario Inglés Merriam-Webster
<http://www.merriam-webster.com/>

C. Diccionario. Francés Larousse
<http://www.larousse.fr/>

Bilingües y multilingües

- A. Diccionario Técnico aeronáutico Español-Inglés-Español de la Latin American Aeronautical Association
<http://www.ala.aero/en/aviation-dictionary>
- B. Diccionario de términos y abreviaturas aeronáuticos Inglés – Español
http://www.4shared.com/file/180494987/50f43cf2/Diccionario_Aeronautico_Ingles.html
- C. Léxico técnico del STAC Franés – Inglés – Francés (Service technique de l'Aviation civile)
<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/docum/lexiquegb-frw3/lexgbfa.php>
- D. Glosario de la Fuerza aérea de Alemania (LUFTWAFFE) Alemán – Inglés – Alemán
http://www.afsbw.de/flugsicherung/flugsicherungsabc_eng_deu.htm
- E. Glosario de aviación ligera inglés-italiano
http://www.ulm.it/info/glossario/default_en.htm
- F. Glosario técnico aeronáutico (Luftfahrttechnisches Glosar) Inglés – Alemán
<http://www.staff.uni-marburg.de/~naeser/luftgloss.htm>
- G. Glosario del Centro Universitario Ibero-americano (UNIBERO) Inglés - Portugués
http://www.unibero.edu.br/glossarios_abc.asp
- H. IATE (Interactive Active Terminology for Europe)
<http://iate.europa.eu/iatediff/SearchByQueryLoad.do?method=load>
- I. Diccionario Multilingüe WORDREFERENCE
<http://www.wordreference.com/>

• Páginas web

- A. Sistema Terminológico de la Aviación Civil
<http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/AZindex.htm>
- B. Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú (DGAC)
<http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/aeronauticacivil/contenido.htm>

MÉTODOS

Consulta a especialistas: pilotos, mecánicos, etc.

Requisitos para lograr una buena traducción aeronáutica

- Conocimiento de la LO
- Habilidad para escribir en la LM
- Conocimiento profundo del tema especializado
- Disponibilidad de amplia gama de herramientas traductoras: diccionarios, memorias de traducción, herramientas informáticas, etc.
- Elección acertada de los tecnicismos equivalentes. Asesoría permanente por parte de especialistas
- Revisión exhaustiva de la Traducción
- Ética Traductora

La revisión

Es el proceso mediante el cual el traductor rectifica una traducción efectuada por otra persona.

TEXTO ORIGEN (INGLÉS)

EXIT ROW SEATING SELECTION CRITERIA

The following are the selection criteria to be used by Aero Continente in determining the qualification of customers seated in exit row seats as defined by RAP 121.585. Customers must:

1. Be at least 15 years of age and able to perform all of the functions listed below without assistance.
2. Have no pre-existing condition that might cause personal harm or prevent the person from performing all of the functions listed below.
3. Be with no one who requires special care, such as a small child, that would prevent the persons from performing all of the functions listed below.
4. Read well enough to understand the instructions, provided by the carrier in printed or graphic form, for opening exits and other emergency procedures.
5. See well enough to perform all of the functions listed below. Persons may wear glasses or contact lenses.
6. Hear well enough to understand commands in the language used by the carrier. Persons may wear a hearing aid.
7. Speak well enough to give information to other customers during an emergency.
8. Be able to reach the emergency exit expeditiously.
9. Be able to use strong hands, both arms and both legs, as well as maintain balance and be strong and flexible enough to: operate the exit and any escape slide mechanism; open the exit and go quickly through it; stabilize the escape slide; clear the exit row of obstructions including window hatches as required. Some windows hatches that must be lifted and thrown then out, can weight as much as 65 lbs.(35kgs), the average weight of a seven year old child.
10. Be able to help other customers in getting off any escape slide.

If you cannot or do not wish to meet each of the requirements above, you cannot sit in an exit row. If you are already seated there ask the flight attendant to move you to another seat.

BE PREPARED.... Customers should open an exit only at the direction of a flight attendant. To assist crewmembers in an emergency, or if a flight attendant cannot reach the exit, follow the guide lines below:

1. Know where all the exits are on this aircraft. Study the briefing card and know how to open the exit closest to you. Follow all verbal and directional signals given by a flight attendant.
2. If an emergency evacuation is necessary, and if a flight attendant cannot get to the exit, the exit in your row, you may have to open it. **First look outside.** If fire, smoke or water could come in the cabin through the exit, **do not open it.**
3. If it is safe to open the exit, do so as quickly as possible. Keep the pathway to the exit clear. If the exit cannot be opened, go to another exit.
4. If the exit has an inflatable emergency slide, you may have to inflate it. Check the briefing card for instructions. When the slide is inflated, shout "Release seat belts! Come this way!" Then go out as quickly as possible.
5. If there is a slide, and there is no immediate danger, wait at the bottom to help people off the slide. Hold onto the slide to stabilize it.
6. Move away from the aircraft as soon and as quickly as you can.

**THANK YOU FOR YOUR ASSISTANCE IN HELPING US MEET THESE
DGAC REQUIREMENTS.**

TRADUCCIÓN (ESPAÑOL)



Aero Continente

Uniendo el continente

BOEING 727

CRITERIOS PARA SELECCION DE ASIENTOS EN LA FILA DE SALIDA

A continuación se exponen los criterios que usará Aero Continente para determinar qué clientes se sentarán en las filas de salida, según se define en el reglamento RAP 121.585. Los clientes deberán:

1. Tener por lo menos 15 años de edad y ser capaces de realizar todas las funciones descritas más abajo, sin ayuda.
2. No tener condición existente previamente que pueda causarles daño personal o impedir que la persona realice todas las funciones descritas más abajo.
3. No estar acompañados de otra persona que requiera cuidados especiales, tales como un niño pequeño, que les pueda impedir realizar todas las funciones descritas más abajo.
4. Leer lo suficientemente bien como para entender las instrucciones provistas por la aerolínea en forma impresa o gráfica para abrir las salidas u otros procedimientos de emergencia.
5. Ver lo suficientemente bien para realizar todas las funciones descritas más abajo. Estas personas pueden usar anteojos o lentes de contacto.
6. Oír lo suficientemente bien para entender órdenes en el idioma que use la aerolínea. Las personas pueden usar un aparato para prótesis auditiva.
7. Hablar lo suficientemente bien para dar información a otros usuarios durante una emergencia.
8. Ser capaces de alcanzar, de manera expedita, la salida de emergencia.
9. Ser capaces de usar ambas manos, ambos brazos y ambas piernas, al igual que mantener el equilibrio y tener la suficiente fuerza y flexibilidad para: operar la salida y cualquier mecanismo de escape por deslizamiento; abrir la salida y salir rápidamente a través de ella; estabilizar el tobogán de escape; despejar de obstrucciones la fila de salida incluyendo las escotillas si fuera necesario. Algunas ventanillas que deben ser levantadas y arrojadas afuera, pesan hasta 65 lbs (35 kgs), el peso promedio de un niño de 7 años.
10. Ser capaces de ayudar a otros usuarios a salir de cualquier tobogán de escape.

Si usted no puede o no desea cumplir cada uno de los requisitos anteriores, no podrá sentarse en una fila de salida. Si ya se encuentra sentado(a) en ésta, pídale al(a) auxiliar de vuelo que le cambie a otro asiento.

ESTA PREPARADO(A)... Los usuarios deberán abrir una salida solamente bajo instrucciones de un(a) auxiliar de vuelo.

Para ayudar a los miembros de la tripulación en una emergencia, o si un(a) auxiliar de vuelo no puede llegar a una salida, siga los lineamientos a continuación:

1. Conozca dónde están todas las salidas en esta aeronave. Estudie la tarjeta de información y sepa cómo abrir la salida que le quede más cerca. Siga todas las instrucciones verbales y direccionales que dé un(a) auxiliar de vuelo.
2. Si fuera necesaria una evacuación de emergencia y un(a) auxiliar de vuelo no pudiese llegar a la salida que está en su fila, puede que usted la tenga que abrir. Primero mire hacia afuera. Si a través de esta salida pudiesen entrar flamas, humo o agua, no la abra.
3. Si es seguro abrir la salida hágalo lo más rápido posible. Mantenga despejada la ruta hacia la salida. Si la salida no se pudiera abrir, vaya a otra salida.
4. Si la salida tiene un tobogán de emergencia inflable, puede que usted tenga que inflarlo. Busque las instrucciones en la tarjeta de información. Cuando el tobogán esté inflado, grite: "¡Suéltense los cinturones! ¡Vengan por aquí!" Luego saiga lo más rápidamente posible.
5. Si hubiese un tobogán y no hay peligro inmediato, espere al pie de éste para ayudar a las personas a bajarse del tobogán. Sostenga el tobogán para estabilizarlo.
6. Alejese de la aeronave lo más pronto y rápidamente que pueda.

GRACIAS POR AYUDARNOS A CUMPLIR ESTOS REQUISITOS DE LA DGAC

REVISIÓN (ESPAÑOL)



CRITERIOS PARA LA ASIGNACIÓN DE ASIENTOS EN LA FILA DE SALIDA

La presente tarjeta contiene los criterios utilizados por Aero Continente para la asignación de asientos en las filas de salida, conforme a la RAP (REGULACIÓN AERONÁUTICA PERUANA) 121.585. Los pasajeros ubicados en dichos asientos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Tener por lo menos 15 años de edad y ser capaces de llevar a cabo, sin necesidad de ayuda, todas las funciones descritas a continuación.
2. Encontrarse en óptimas condiciones de salud tanto física como mental, para poder cumplir a cabalidad todas las funciones detalladas seguidamente.
3. No viajar acompañados de personas que requieran de cuidados especiales, tales como niños pequeños, quienes podrían obstaculizar la realización de las funciones descritas a continuación.
4. Leer lo suficientemente bien para entender las instrucciones proporcionadas por la aerolínea, a través de impresos o gráficos en los que se detalla la apertura de las salidas y otros procedimientos de emergencia.
5. Ver lo suficientemente para realizar todas las funciones descritas seguidamente. Se permite el uso de anteojos o lentes de contacto.
6. Oír lo suficientemente bien para entender órdenes en el idioma que utilice la aerolínea. Se permite el uso de aparatos auditivos.
7. Hablar lo suficientemente bien para proporcionar información a otros pasajeros durante una emergencia.
8. Ser capaces de llegar a la salida de emergencia inmediatamente.
9. Ser capaces de usar ambas manos, ambos brazos y ambas piernas. Asimismo, mantener el equilibrio y poseer la suficiente fuerza y flexibilidad para: operar la salida y cualquier mecanismo de escape por deslizamiento; abrir la salida y salir rápidamente a través de ésta; estabilizar el tobogán de escape; despejar de obstrucciones la fila de salida.
10. Ser capaces de ayudar a otros pasajeros a salir por medio de cualquier tobogán de escape.

Si Usted no puede o no desea cumplir cada uno de los requisitos mencionados, no podrá sentarse en una fila de salida. Si ya se encuentra sentado en una de estas filas, solicite al (a la) auxiliar de vuelo que le asigne otro asiento.

ESTÉ PREPARADO... Los pasajeros deberán abrir una salida únicamente bajo instrucciones de un (a) auxiliar de vuelo.

Para ayudar a los miembros de la tripulación en una emergencia o si un (a) auxiliar de vuelo no puede llegar a una salida, siga las siguientes instrucciones:

1. Conozca la ubicación de todas las salidas de esta aeronave. Estudie la tarjeta de información y sepa el modo de abrir la salida más próxima a Usted. Cumpla todas las instrucciones verbales y direccionales proporcionadas por los auxiliares de vuelo.
2. Si fuese necesario realizar una evacuación de emergencia y un (a) auxiliar de vuelo no pudiese llegar a la salida ubicada en su fila. Posiblemente Usted tendrá que abrirla. Primeramente, mire hacia afuera. Si a través de esta salida pudiesen ingresar llamas, humo o agua, ¡no la abra!
3. Si no resulta peligroso, abra la salida lo más rápidamente posible. Mantenga despejada la ruta hacia ésta. Si la salida no se pudiese abrir, dirjase a otra salida.
4. Si la salida cuenta con un tobogán de emergencia inflable, Usted tendrá que inflarlo. Ubique las instrucciones en la tarjeta de información. Cuando el tobogán esté inflado, grite: "¡Súeltense los cinturones! ¡Vengan por aquí!". Luego, salga lo más rápido posible.
5. Si hubiese un tobogán y no hay peligro inmediato, ubíquese al pie de éste para ayudar a las demás personas a salir. Sostenga el tobogán para estabilizarlo.
6. Aléjese de la aeronave tan pronto como pueda rápidamente.

**GRACIAS POR AYUDARNOS A CUMPLIR ESTOS REQUISITOS DE LA
DGAC
(DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL)**

TEXTO ORIGEN (ALEMÁN)

AUSWAHLKRITERIEN FÜR DIE ZUWEISUNG VON SITZPLATZEN AN AUSGANGEN

Im folgenden finden Sie die Kriterien, die Passagiere von Aero Continente erfüllen müssen, um Sitzplätze in Ausgangsreihen im Sinne der RAP 121.585 zugewiesen zu bekommen. Die Passagiere müssen:

1. Mindestens 15 Jahre alt und in der Lage sein, die unten beschriebenen Aufgaben ohne fremde Hilfe durchzuführen.
2. Unter keinen körperlichen oder geistigen Gebrechen leiden, die zu Verletzungen führen oder die Betreffenden daran hindern könnten, sämtliche unten aufgeführten Aufgaben durchzuführen.
3. Nicht als Begleiter hilfsbedürftiger Personen wie z.B. Babys unterwegs sein, die sie daran hindern würden, sämtliche unten aufgeführten Aufgaben durchzuführen.
4. In der Lage sein, die von der Fluggesellschaft zur Verfügung gestellten schriftlichen und graphischen Anweisungen zur Öffnung der Ausgänge und andere Anleitungen für Nötfälle lesen und verstehen zu können.
5. Gut genug sehen können, um sämtliche unten aufgeführten Aufgaben durchzuführen. Die Betreffenden können eine Brille oder Kontaktlinsen tragen.
6. Gut genug hören können, um Anweisungen in der von der Fluglinie verwendeten Sprache zu verstehen. Die Betreffenden können ein Hörgerät tragen.
7. Gut genug sprechen können, um während eines Nötfalles Informationen an andere Passagiere weiterzugeben.
8. In der Lage sein, den Ausgang prompt zu erreichen.
9. In der Lage sein, beide Hände, beide Arme und beide Beine zu benutzen und das Gleichgewicht zu behalten; und über ausreichend Kraft und Beweglichkeit verfügen, um: den Ausgang und jedwede Notrutsche zu betätigen; den Ausgang zu öffnen und rasch zu passieren; die Notrutsche in eine stabile Lage zu bringen; sämtliche Hindernisse in der Ausgangsreihe zu beseitigen, einschließlich im Bedarfsfall die Fensterluken. Einige Fensterluken, die angehoben werden müssen, sind bis zu 35 kg schwer—das Durchschnittsgewicht eines siebenjährigen Kindes.
10. In der Lage sein, anderen Passagieren von der Notrutsche zu helfen.

Wenn Sie die oben beschriebenen Anforderungen nicht erfüllen können oder wollen, dürfen Sie nicht in einer Ausgangsreihe sitzen. Wenn Sie bereits in einer Ausgangsreihe sitzen, bitten Sie den Flugbegleiter, Ihnen einen anderen Platz zuzuweisen.

HALTEN SIE SICH BEREIT... Passagiere dürfen einen Ausgang nur auf Anweisung eines Flugbegleiters hin öffnen. Um dem Bordpersonal in Nötfällen zu helfen, oder wenn ein Flugbegleiter den Ausgang nicht erreichen kann, richten Sie sich nach den folgenden Anweisungen:

1. Machen Sie sich mit der Lage sämtlicher Ausgänge vertraut. Studieren Sie das Nötfalldiagramm und die Anweisungen zur Öffnung des nächstgelegenen Ausgangs. Folgen Sie sämtlichen Anweisungen des Bordpersonals (verbal und Gesten).
2. Falls eine Notevakuierung erforderlich ist, und der Flugbegleiter den Ausgang in Ihrer Sitzreihe nicht erreichen kann, müssen Sie ihn u.U. öffnen. Werfen Sie zuerst einen Blick nach draußen. Wenn Feuer, Rauch oder Wasser durch den Ausgang eindringen könnte, öffnen Sie ihn nicht.
3. Wenn der Ausgang gefahrlos geöffnet werden kann, öffnen Sie ihn so schnell wie möglich. Achten Sie darauf, daß der Weg zum Ausgang nicht von Hindernissen blockiert ist. Wenn sich der Ausgang nicht öffnen läßt, gehen Sie zu einem anderen Ausgang.
4. Wenn der Ausgang eine ausblasbare Notrutsche hat, müssen Sie diese u.U. mit Luft füllen. Das Nötfalldiagramm enthält entsprechende Anweisungen. Wenn die Rutsche aufgeblasen ist, rufen Sie: "Sitzgurte lösen! Hierher zum Ausgang!" und verlassen Sie das Flugzeug so schnell wie möglich.
5. Wenn Sie das Flugzeug über eine Rutsche verlassen haben und keine unmittelbare Gefahr besteht, warten Sie unten, um Mitpassagieren von der Rutsche zu helfen. Halten Sie die Rutsche fest, um sie zu stabilisieren.
6. Entfernen Sie sich so schnell und so weit wie möglich vom Flugzeug.

**VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE BEI DER ERFÜLLUNG DIESER FM-
VORSCHRIFTEN.**

REVISIÓN (ALEMÁN)

AUSWAHLKRITERIEN FÜR DIE ZUWEISUNG VON SITZPLÄTZEN AN AUSGÄNGEN

Diese Karte enthält die Kriterien, die Passagiere von Aero Continente erfüllen müssen, um Sitzplätze in Ausgangsreihen im Sinne der RAP (PERUANISCHE AERONAUTISCHE REGULIERUNG) 121.585 zugewiesen zu bekommen. Die Passagiere, die in Ausgangsreihen sitzen, müssen:

1. Mindestens 15 Jahre alt und in der Lage sein, die unten beschriebenen Aufgaben ohne Hilfe durchzuführen.
2. Unter keinen körperlichen oder geistigen Gebrechen leiden, die zu Verletzungen führen oder die Betroffenen daran hindern könnten, sämtliche unten aufgeführten Aufgaben durchzuführen.
3. Nicht als Begleiter hilfsbedürftiger Personen, wie z.B. Babys unterwegs sein, die sie daran hindern würden, sämtliche unten aufgeführten Aufgaben durchzuführen.
4. In der Lage sein, die von der Fluggesellschaft zur Verfügung gestellten schriftlichen und graphischen Anweisungen zur Öffnung der Ausgänge und andere Anleitungen für Notfälle lesen und verstehen zu können.
5. Gut sehen können, um sämtliche unten aufgeführten Aufgaben durchzuführen. Die Betroffenen können Brillen oder Kontaktlinsen tragen.
6. Gut hören können, um Anweisungen in der von der Fluglinie verwendeten Sprache zu verstehen. Die Betroffenen können ein Hörgerät tragen.
7. Gut sprechen können, um während eines Notfalls Informationen an andere Passagiere weiterzugeben.
8. In der Lage sein, den Ausgang sofort zu erreichen.
9. In der Lage sein, beide Hände, beide Arme und beide Beine zu benutzen und das Gleichgewicht zu behalten; und genug Kraft und Beweglichkeit haben, um: den Ausgang und jede Notrutsche zu betätigen; den Ausgang zu öffnen und schnell zu passieren; die Notrutsche in eine stabile Lage zu bringen; wenn notwendig, sämtliche Hindernisse in der Ausgangsreihe zu beseitigen, einschließlich im Bedarfsfall die Fensterluken.
10. In der Lage sein, anderen Passagieren durch die Notrutsche auszugehen zu helfen.

Wenn Sie die oben beschriebenen Anforderungen nicht erfüllen können oder wollen, dürfen Sie nicht in einer Ausgangsreihe sitzen. Wenn Sie bereits in einer Ausgangsreihe sitzen, bitten Sie den (die) Flugbegleiter (in), Ihnen einen anderen Platz zuzuweisen.

HALTEN SIE SICH BEREIT... Passagiere dürfen einen Ausgang nur auf Anweisung eines Flugbegleiters hin öffnen. Um dem Bordpersonal in Notfällen zu helfen, oder wenn ein (e) Flugbegleiter (in) den Ausgang nicht erreichen kann, richten Sie sich nach den folgenden Anweisungen:

1. Machen Sie sich mit der Lage sämtlicher Ausgänge vertraut. Beobachten Sie ausführlich das Notfalldiagramm und die Anweisungen zur Öffnung des nächstgelegenen Ausgangs. Folgen Sie sämtlichen Anweisungen des Bordpersonals (verbal und Gesten).
2. Falls eine Evakuierung erforderlich ist, und der (die) Flugbegleiter (in) den Ausgang in Ihrer Sitzreihe nicht erreichen kann, müssen Sie ihn u.U. öffnen. Werfen Sie zuerst einen Blick nach draußen. Wenn Feuer, Rauch oder Wasser durch den Ausgang eindringen könnten, öffnen Sie ihn nicht!
3. Wenn der Ausgang gefahrlos geöffnet werden kann, öffnen Sie ihn so schnell wie möglich. Achten Sie darauf, daß der Weg zum Ausgang nicht von Hindernissen blockiert ist. Wenn sich der Ausgang nicht öffnen läßt, gehen Sie zu einem anderen Ausgang.
4. Wenn der Ausgang eine aufblasbare Notrutsche hat, müssen Sie diese u. U. mit Luft füllen. Das Notfalldiagramm enthält entsprechende Anweisungen. Wenn die Rutsche aufgeblasen ist, rufen Sie: "Sitzgurte lösen! Hierher zum Ausgang!" aus und verlassen Sie das Flugzeug so schnell wie möglich.
5. Wenn Sie das Flugzeug über eine Rutsche verlassen haben und keine unmittelbare Gefahr besteht, warten Sie unten, um Mitpassagieren von der Rutsche zu helfen. Halten Sie die Rutsche fest, um sie zu stabilisieren.
6. Entfernen Sie sich so schnell und so weit wie möglich vom Flugzeug.

**VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE BEI DER ERFÜLLUNG DIESER
VORSCHRIFTEN VON DGAC
(ALLGEMEINE LEITUNG VON ZIVILER AERONAUTIK)**

TEXTO ORIGEN (FRANCS)

CRITERES D'ATTRIBUTION DES SIEGES DE LA RANGEE DE SORTIE

Cette fiche contient les criteres de sélection qui seront utilisés par Aero Continente pour déterminer la qualification des passagers assis dans les sieges de la rangée de sortie conformément a RAP 121.585. Ces passagers devront:

1. Etre agés de 15 ans au moins et capables d'exécuter toutes les fonctions énumérées ci-dessous sans assistance.
2. Ne pas présenter un état préalable susceptible de causer des dommages corporels ou d'empêcher la personne d'exécuter l'une quelconque des fonctions énumérées ci-dessous.
3. Ne pas être accompagnés de personnel nécessitant des soins particuliers, tel qu'un enfant en bas âge, qui empêcherait la personne de s'acquies des fonctions énumérées ci-dessous.
4. Lire assez couramment pour comprendre les instructions fournies par le transporteur sous forme d'imprimés ou de graphiques et concernant l'ouverture des sorties de secours et autres procédures d'urgence.
5. Posséder une vue assez bonne pour effectuer toutes les fonctions énumérées ci-dessous. Ces personnes peuvent porter des lunettes ou des verres de contact.
6. Posséder une ouïe assez fine pour comprendre les directives verbales dans la langue utilisée par le transporteur. Ces personnes peuvent porter un appareil auditif.
7. Posséder une facilité d'élocution suffisante pour informer les autres passagers en cas d'urgence.
8. Etre capable d'atteindre l'issue de secours promptement.
9. Posséder l'usage des deux mains, des deux bras et des deux jambes, de maintenir son équilibre, et être assez fort et souple pour: manoeuvrer tous les mécanismes d'issue et de toboggan d'évacuation; ouvrir la porte de l'issue de secours et sortir rapidement; stabiliser le toboggan d'évacuation; dégager la rangée de sortie de tout obstacle, y compris les panneaux de hublots, suivant les besoins. Certains panneaux de hublots pèsent jusqu'à 35 kg (65 livres), le poids moyen d'un enfant de sept ans.
10. Etre capable d'aider tout autre passager à se dégager des toboggans d'évacuation.

Si vous ne pouvez ou ne désirez pas exécuter les fonctions énumérées ci-dessus, vous ne devez pas être assis dans la rangée de sortie. Si vous l'êtes déjà, demandez à une htesse ou un steward de vous attribuer un autre siège.

SOYEZ PRET... les passagers ne doivent ouvrir les issues de secours que sur commande d'une htesse ou d'un steward. Pour aider l'équipage en cas d'urgence ou si l'un de ses membres n'est pas en mesure d'atteindre une sortie, vous devez:

1. Connaître l'emplacement de toutes les sorties de secours sur cet appareil. Etudier la fiche de directives et savoir ouvrir la sortie de secours la plus proche de vous. Suivre toutes les consignes verbales et signaux donnés par les htessees ou stewards.
2. Etre capable, si une évacuation d'urgence s'avère nécessaire et qu'aucun membre de l'équipage ne soit en mesure d'atteindre l'issue de secours, d'ouvrir la porte de cette sortie. Tout d'abord, regardez à l'extérieur. Si des flammes, de la fumée ou de l'eau risquent de s'infiltrer dans la cabine au travers d'une issue de secours, ne l'ouvrez pas.
3. Si l'issue de secours peut être ouverte en toute sécurité, agissez le plus promptement possible. Veillez à ce que le chemin de la sortie soit bien dégagé. Si une issue de secours ne peut pas être ouverte, rendez-vous à la sortie suivante.
4. Si l'issue de secours est équipée d'un toboggan d'évacuation, il se peut que vous deviez le gonfler. Une fois le toboggan gonflé, criez " Détermchez vous ceintures! Par ici ". Sortez aussi rapidement que possible.
5. Si la sortie est équipée d'un toboggan et qu'il n'y a aucun danger immédiat, anendez au pied du toboggan pour aider les passagers à s'en dégager. Maintenez le toboggan pour le stabiliser.
6. Ecartez-vous de l'appareil le plus rapidement et le plus tôt possible.

**NOUS VOUS REMERCIONS DE
NOUS AIDER A SATISFAIRE A CES NORMES DE LA DGAC**

REVISIÓN (FRANCÉS)

CRITÈRES DE SÉLECTION POUR L'ATTRIBUTION DES SIÈGES DE LA RANGÉE DE SORTIE

Cette fiche contient les critères de sélection utilisés par Aero Continente pour déterminer la qualification des passagers assis dans les sièges de la rangée de sortie conformément à la RAP (RÉGULATION AÉRONAUTIQUE PÉROUVIENNE) 121.585. Ces passagers devront:

1. Être âgés de 15 ans au moins et capables d'accomplir toutes les fonctions énumérées ci-dessous sans assistance.
2. Ne pas présenter un état préalable susceptible de causer des dommages corporels ou d'empêcher la personne d'exécuter toutes les fonctions énumérées ci-dessous.
3. Ne pas être accompagnés de personnes nécessitant des soins particuliers, tels qu'un enfant en bas âge, qui pourrait empêcher d'exécuter les fonctions énumérées ci-dessous.
4. Lire assez bien pour comprendre les instructions, fournies par le transporteur sous forme d'imprimés ou de graphiques, par rapport au sujets tels que l'ouverture des sorties de secours et autres procédures d'urgence.
5. Posséder une vue assez bonne pour effectuer toutes les fonctions énumérées ci-dessous. Ces personnes peuvent porter des lunettes ou des verres de contact.
6. Posséder une ouïe assez fine pour comprendre les directives orales dans la langue utilisée par le transporteur. Ces personnes peuvent porter un appareil auditif.
7. Posséder une facilité d'élocution suffisante pour informer les autres passagers en cas d'urgence.
8. Être capable d'atteindre l'issue de secours promptement.
9. Posséder l'usage des deux mains, des deux bras et des deux jambes. Il faut également maintenir l'équilibre et être assez fort et souple pour: manoeuvrer tous les mécanismes d'issue et du toboggan d'évacuation, ouvrir la porte de l'issue de secours et sortir rapidement; stabiliser le toboggan d'évacuation; dégager la rangée de sortie de tout obstacle.
10. Être capable d'aider tout autre passager à dégager des toboggans d'évacuation.

Si vous ne pouvez ou ne désirez pas exécuter les fonctions énumérées ci-dessous, vous ne devez pas être assis dans la rangée de sortie. Si vous l'êtes déjà, demandez à une hôtesse ou un steward de vous attribuer un autre siège.

SOYEZ PRÊT... Les passagers ne doivent ouvrir les issues de secours que sur commande d'une hôtesse ou d'un steward. Pour aider l'équipage en cas d'urgence ou si l'un de ses membres n'est pas en mesure d'atteindre une sortie, vous devez:

1. Connaître l'emplacement de toutes les sorties de secours sur cet appareil. Étudier la fiche de directives et savoir ouvrir la sortie de secours la plus proche de vous. Suivre toutes les consignes orales et signaux donnés par les hôtesse ou les stewards.
2. Être capable, si une évacuation d'urgence s'avère nécessaire et qu'aucun membre de l'équipage ne soit en mesure d'atteindre l'issue de secours et d'ouvrir la porte de cette sortie. Tout d'abord, regardez à l'extérieur. Si des flammes, de la fumée ou de l'eau risquent de s'infiltrer dans la cabine au travers d'une issue de secours, ne l'ouvrez pas!
3. Si l'issue de secours peut être ouverte en toute sécurité, agissez le plus promptement possible. Veillez à ce que le chemin de la sortie soit bien dégagé. Si une issue de secours ne peut pas être ouverte, rendez-vous à la sortie suivante.
4. Si l'issue de secours est équipée d'un toboggan d'évacuation, il se peut que vous deviez le gonfler. Une fois le toboggan gonflé, criez: "Déterminez-vous ceintures! Par ici!". Sortez aussi rapidement que possible.
5. Si la sortie est équipée d'un toboggan et il n'y a aucun danger immédiat, attendez au pied du toboggan pour aider les passagers à s'en dégager. Maintenez le toboggan pour le stabiliser.
6. Écartez-vous de l'appareil le plus rapidement et le plus tôt possible.

**NOUS VOUS REMERCIONS DE NOUS AIDER À SATISFAIRE À CES
NORMES DE LA DGAC
(DIRECTION GÉNÉRALE D'AÉRONAUTIQUE CIVILE)**

Dinámica

A continuación, realizaremos un ejercicio con la participación de US-TEDES. Formaremos grupos de 2 personas y en 5 minutos, efectuaremos nuestra mejor versión traductora.

FOKKER 100

PARA SU SEGURIDAD / FOR YOUR SAFETY

ATENCIÓN: Si usted está sentado en una fila de salida de emergencia y no entiende las indicaciones de la Tripulación o la información de ésta tarjeta, y/o no tiene capacidad visual o auditiva suficiente, por favor póngase en contacto con la Tripulación de Cabina para ser reubicado.

La Autoridad Aeronáutica requiere que los pasajeros que ocupan los asientos en filas de salidas de emergencia sean capaces de asistir o auxiliar a los miembros de la Tripulación en caso de emergencia y deban cumplir con lo siguiente:

- * El pasajero debe tener como mínimo 15 años de edad.
- * El pasajero debe contar con suficiente movilidad, fuerza y destreza para poder remover obstrucciones, abrir las salidas de emergencia y salir rápidamente a través de ella asistiendo a otros pasajeros.
- * El pasajero no debe tener limitaciones aparentes que puedan impedirle ejercer las funciones arriba mencionadas o tener alguna responsabilidad con un acompañante como por ejemplo, con un niño pequeño o un discapacitado sentado en otra fila.
- * El pasajero debe estar dispuesto a ejecutar estas funciones.

Si usted no puede o no desea cumplir con los requisitos anteriores, no podrá sentarse en una fila de salida de emergencia.

Si ya se encuentra sentado(a) en esta, pídale a la Tripulación de Cabina que le cambie a otro asiento.

ATTENTION: If you are seated in an emergency exit row and do not understand the cabin crew instruction or the information on this card, and / or you have trouble seeing or hearing, please contact a cabin crew member to be moved to another seat.

The Aviation Authority requires that passengers seated in an emergency exit row be able to assist crew members in the event of an emergency and must meet the following requirements:

- * The passenger must be at least 15 years old.
- * The passenger should be able to remove any obstructions, open and handle the emergency exits and go quickly through it helping other passengers in evacuating the airplane.
- * The passenger should not have any apparent limitations that would prevent him/her from performing the above mentioned responsibilities or be with someone who require special care, such as a small child or disabled companion seated in another row.
- * The passenger should be willing to carry out these tasks.

If you cannot or do not wish to meet each of the requirements above, you cannot seat in an emergency exit row.

If you are already seated there ask the Cabin Crew to move you to another seat.

Ética

Dado que la actividad aeronáutica se desenvuelve bajo condiciones creadas por el ser humano y aún cuando dichas condiciones se optimizan con el transcurrir de los días, la posibilidad de error siempre es latente; por tal motivo, la responsabilidad que asume el traductor ante este tipo de textos es muy alta, ya que la inexactitud de un término puede significar la vida de nuestros semejantes.

Finalmente, elegí el título de mi ponencia en honor a Jorge Chávez, símbolo de la aviación peruana, cuyo lema era: “Arriba, siempre arriba... hasta las estrellas”, en su afán por trascender. Esa búsqueda de la excelencia me inspira para alcanzar las estrellas.



Bibliografía

- ADAM, J. M. (1992): *Les textes: types et prototypes. Récit, description, argumentation, explication et dialogue*. París.
- BASSOLS, M. ; TORRENT, A. M.: *Modelos textuales. Teoría y práctica* - Editorial Eumo, 1997.
- CHOMSKY, Noam: *Aspects of the Theory of Syntax; Syntactic Structures; On Language*, 1965.
- GARCÍA YEBRA, Valentín: *Teoría y práctica de la traducción*, 1982
- GARRIGA, Escribano, Cecilio: *25 Años de investigación en la Lengua Española*, Universitat Rovira i Virgili, Departament de Filologies Romaniques.
- JIMÉNEZ, Oscar: *La Traducción Técnica Inglés – Español*, 1ra edición, Editorial Comares, 2002.
- LUNA, Rosa Elvira: *Temas de Traducción*, Editorial Fondo editorial de la UNIFE, 2005.
- NEWMARK, Peter: *About translation*, Editorial Paperback, 1991.

- NIDA, E.A.; TABER, Ch. R. *La traducción: teoría y práctica*, Editorial Cristiandad, 1986.
- SAUSSURE, Ferdinand de: *Cours de linguistique générale (Curso de lingüística general)*.
- SUÁREZ, Marco Fidel: *Estudios gramaticales: introducción a las obras filológicas de don Andrés Bello*, Madrid - Editorial Gredos: Imprenta de A. Pérez Dubrull, 1885.