

MANUAL DE INSTRUCCION Y PROCEDIMIENTOS (MIP)

1. GENERALIDADES

- 1.1.**Tabla de contenidos.
- 1.2.**Glosario de Significado de Términos.
- 1.3.**Estructura y Diseño del Manual.
- 1.4.**Alcance de la Instrucción Autorizada.
- 1.5.**Notificación de Cambios a la ANAC.

2. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

- 2.1.**Compromiso del Instructor de Vuelo.
- 2.2.**Calificación, responsabilidad y requisitos del Instructor de Vuelo.
- 2.3.**Política y aprobación de programas de Instrucción.
- 2.4.**Descripción de instalaciones y medios para la Instrucción (*):
 - Descripción de la ubicación del aeródromo y detalle de las instalaciones donde impartirá instrucción (hangar, Aula / Oficina, Baño).
 - Descripción del hangar para ubicar la aeronave a utilizar.
 - Autorización del Jefe de Aeródromo para desarrollar la actividad de instrucción de vuelo particular en dicho aeródromo.
 - Autorización del propietario de la Aeronave para realizar la actividad, si se utiliza una aeronave que no pertenezca al solicitante.

3. INFORMACION SOBRE AERONAVE

- 3.1.** Información sobre aeronave (*):
 - Copia de certificado de matrícula y propiedad,
 - Copia aeronavegabilidad,
 - Formulario D.A. 337,
 - Póliza de Seguros: poseer póliza de seguro de responsabilidad civil Aeronáutica, cubriendo los daños producidos a terceros en superficie (Artículo 192 del Código Aeronáutico), y por accidentes al personal tripulante, cubriendo la actividad de instrucción, incluyendo: al Alumno Piloto, Piloto, Instructor e Inspector. (de acuerdo a lo establecido en el Artículo 191 del Código Aeronáutico),
 - Póliza de seguro de responsabilidad civil cubriendo las actividades de instrucción y entrenamiento a realizar por el Instructor,
 - Copia Contrato de utilización, cesión o comodato en caso que corresponda.

4. PERSONAL A CARGO DE INSTRUCCIÓN (*):

- Copia DNI,
- Copia de Licencia de Instructor de Vuelo,
- Copia CMA,
- Copia Libro de Vuelo Foliado
(*Con última actividad semestral y control bienal de Instructor de Vuelo – VER: RAAC – Parte 61, Sección 61.19 (c) “Vigencia de las Licencias y habilitaciones”.*)

5. ALUMNO(*):

- Copia DNI
- Copia de licencias (si posee)
- Copia CMA.
- Copia último foliado (si posee)
- Analfítico de cursos teóricos (si corresponde)

6. PLAN DE INSTRUCCIÓN

- Programa de Instrucción Teórica y Práctica

7. APÉNDICES

- Otros documentos que considere necesarios.

8. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

PREAMBULO:

El presente Manual establece el cumplimiento de los requisitos para solicitar "Autorización para impartir instrucción particular".

En este documento se define la estructura, metodología, recursos y responsabilidades necesarias para implementar y mantener los procesos debidamente controlados, asegurando el cumplimiento de los mismos, tomando como principio la mejora continua en los procedimientos de instrucción.

1.1 – Tabla de contenidos

1.2 - Glosario de Significado de Términos, Definiciones y abreviaturas:

141.005 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

1.3 - Estructura y diseño del manual:

Cada capítulo del presente Manual, se divide en secciones por contenido. Hay un número de índice para cada sub-sección.

Los Suplementos o Anexos en este Manual, Se utilizarán como documentos de gestión que podrán estar en forma separada al presente MIP, pero en todos los casos serán para complementar información a este Manual.

1.4 - Alcance de la Instrucción Autorizada:

El Instructor de Vuelo es la persona certificada por la A.N.A.C., en concordancia con lo establecido en las Regulaciones, a impartir instrucción teórica y práctica, en el/los curso/s que más abajo se detallan, a saber:

1.5 - Notificación de Cambios a la ANAC:

El Instructor de Vuelo deberá comunicar a la A.N.A.C., por escrito y con anticipación de 30 días corridos, cualquier propuesta de modificación al presente Manual.

2.1 - Compromiso del Instructor de Vuelo:

El Instructor de Vuelo se compromete a cumplir y hacer cumplir los procedimientos establecidos en el presente Manual, realizando todas las actividades necesarias para lograr este cometido, con el objetivo de alcanzar y mantener los estándares, que garantice una educación de calidad, bajo los lineamientos de la Seguridad Operacional.

2.2 - Calificación, responsabilidad y requisitos del Instructor de Vuelo:

El instructor de Vuelo mantiene la responsabilidad de sus calificaciones y requisitos como Instructor de Vuelo según las Leyes, decretos y la Reglamentación Argentina De Aviación Civil.

2.3 - Política y aprobación de programas de Instrucción:

El programa de Instrucción Teórico y Práctico, será confeccionado para su aprobación por la A.N.A.C., adjunto a este Manual.

Las modificaciones que pudieran surgir, serán notificadas a la A.N.A.C. con anticipación de 30 días corridos, de acuerdo con lo establecido en el presente Manual, y su implementación quedará

suspense hasta tanto la Administración emita la autorización correspondiente.

2.4 - Descripción de instalaciones y medios para la Instrucción (*):

Se utilizarán las instalaciones de.....
para impartir Instrucción

3 - INFORMACION SOBRE AERONAVE (*)

4 - PERSONAL A CARGO DE LA INSTRUCCIÓN (*)

5 - DOCUMENTACION DEL ALUMNO (*)

6 - PLAN DE INSTRUCCIÓN (TEÓRICA Y PRÁCTICA)

- Estructura detallada del contenido de todos los ejercicios aéreos que han de ser enseñados, ordenados en la misma secuencia a ser aplicados, y dispuestos en orden numérico, con títulos y subtítulos.
- Lista abreviada de los ejercicios indicados en el subpárrafo 1) anterior, sólo con títulos y subtítulos que faciliten las consultas y utilización diaria de los instructores.
- Estructura de cada una de las fases de instrucción, que asegure la culminación e integración de fases (teoría y vuelo) en forma apropiada, logrando que los ejercicios principales o de emergencia, sean repetidos con la frecuencia adecuada.
- El sílabo de horas por cada fase y grupo de lecciones dentro de cada fase, considerando las pruebas de verificación a efectuar.
- Estándar de competencia requerido al finalizar cada fase, incluyendo los requisitos de experiencia mínima en términos de horas, y la culminación satisfactoria de ejercicios antes de los entrenamientos especiales, como vuelo nocturno.
- Requisitos sobre métodos de instrucción, especialmente los que se refieren al aleccionamiento antes del vuelo y posterior al vuelo, especificaciones de entrenamiento y autorización para vuelo solo.
- Instrucciones para conducir las pruebas de verificación y la documentación pertinente; e
- Reservado.

a) Los procedimientos para el control de Registros de Instrucción Teórica estarán a cargo de.....

b) Los Registros de Actividad de Vuelo, quedarán registrados en:

***Historial de Aeronave y Motor, de la Aeronave:**

***Libro de Vuelo del Instructor:**

***Libro de Vuelo del Piloto, Alumno:**

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

1. PROPÓSITO

Provee información de orientación para el desarrollo, implementación y mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y establece los métodos aceptables de cumplimiento, para los requisitos establecidos en la Sección 141.275 y el Apéndice 10 de las RAAC 141.

2. APLICABILIDAD

Aplicable al postulante o titular de una certificación de centro de instrucción de aeronáutica civil (CIAC), conforme a los requisitos del RAAC 141, con la categoría de Tipo 2 o Tipo 3, es decir aquellos que realizan actividades de instrucción en vuelo, que están expuestos a riesgos de seguridad operacional relacionados con la operación de las aeronaves.

3. SECCIONES DE LAS RAAC 141 RELACIONADAS CON EL SMS

3.1. Sección 141.275 - Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).

3.2. Apéndice 2 - Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

4. DOCUMENTOS RELACIONADOS

4.1. Anexo 19 - Gestión de la seguridad operacional.

4.2. Doc. 9859 - Manual de gestión de la seguridad operacional.

5. INTRODUCCIÓN AL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El SMS es un sistema que sirve para garantizar la operación segura de la aeronave mediante una gestión de riesgos de la seguridad operacional eficaz. Este sistema está diseñado para mejorar continuamente la seguridad de las operaciones mediante la identificación de peligros, la recopilación de datos, identificación de peligros y la evaluación continua de los riesgos de la seguridad operacional. El SMS busca contener o mitigar proactivamente los riesgos de que se produzcan accidentes e incidentes de aviación.

El primer paso para definir el alcance y la aplicabilidad de un SMS es una revisión a la descripción de los elementos del SMS y su interfaz con los sistemas y procedimientos a ser establecidos, como el contexto de la operación de instrucción de vuelo a ser realizada.

La planificación y desarrollo del sistema que se llevará a cabo, deberá incluir las interfaces del SMS dentro la organización, así como las interfaces pertinentes con **CA-RAAC-141-001 ANAC** Organizaciones externas que pudieran afectar su sistema de gestión. Un resumen de la descripción del sistema, las responsabilidades, la estructura, la cadena de mando y la comunicación debe incluirse en la documentación del SMS.

Al momento de definir el alcance del SMS, se considera que éste sea directamente proporcional al tamaño de la organización y a la complejidad de sus operaciones. Resulta útil para una buena comprensión del SMS, considerar como complemento de la descripción básica del sistema y sus procedimientos.

6. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

6.1. Definiciones

Defensas.- Medidas de mitigación específicas, controles preventivos o medidas de recuperación aplicadas para evitar que suceda un peligro o que aumente a una consecuencia indeseada.

Eficacia de la seguridad operacional.- Resultados de seguridad de un CIAC definidos por sus objetivos de seguridad y por sus indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Ejecutivo responsable.- Persona única e identificable que es responsable del rendimiento eficaz

y eficiente del SSP del Estado o del SMS del proveedor de servicio.

Errores.- Acción u omisión, por parte de un miembro del personal del CIAC que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de un miembro del personal del CIAC.

Indicadores de alto impacto.- Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional relacionados con el control y la medición de sucesos de alto impacto, como accidentes o incidentes graves. A menudo, los indicadores de alto impacto se conocen como indicadores reactivos.

Indicadores de bajo impacto.- Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional relacionados con el control y la medición de sucesos, eventos o actividades de bajo impacto, como incidentes, hallazgos que no cumplen las normas o irregularidades. Los indicadores de bajo impacto se conocen a menudo como indicadores proactivos/predictivos.

Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.- Parámetro de seguridad basado en datos, que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Gestión del cambio.- Proceso formal para gestionar los cambios dentro de una organización de forma sistemática, a fin de conocer los cambios que puede tener un impacto en las estrategias de mitigación de peligros identificados o en las estrategias de control de los riesgos, son evaluados apropiadamente antes de ser implementados.

Mitigación de riesgos.- Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir la gravedad y/o la probabilidad de las consecuencias proyectadas con relación a un peligro.

Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP). Nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil en un Estado, como se define en el programa estatal de seguridad operacional, o de un proveedor de servicios, como se define en el sistema de gestión de la seguridad operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Peligro.- Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

Rendimiento en materia de seguridad operacional.- Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Riesgo de seguridad operacional.- La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

Seguridad operacional.- Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen, controlan a un nivel aceptable.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).- Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

6.2. Abreviaturas

ANAC Administración Nacional de Aviación Civil

ALoSP Nivel aceptable de rendimiento de seguridad operacional.

CP Puesto de comando

CVR Registrador de la voz en el puesto de pilotaje

EC Control de intensificación

EF Factor de intensificación

EMC Centro de control de la emergencia
ERP Plan de respuesta ante emergencias
FDR Registrador de datos de vuelo
H Peligro
HIRM Identificación de peligros y mitigación de los riesgos
MOR Informe obligatorio de sucesos
OACI Organización de Aviación Civil Internacional
OSHE Seguridad ocupacional, salud y medio ambiente
PC Control preventivo
QA Garantía de calidad
QMS Sistema de gestión de calidad
RM Medida de recuperación
SAG Grupo de acción de seguridad operacional
SAR Búsqueda y rescate
DCPS Sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional
SMM Manual de gestión de la seguridad operacional
SMS Sistema de gestión de la seguridad operacional
SMSM Manual de sistemas de gestión de la seguridad operacional
SPI Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional
SSP Programa estatal de seguridad operacional
UC Consecuencia final
UE Evento inseguro

SUPLEMENTO 1 – Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

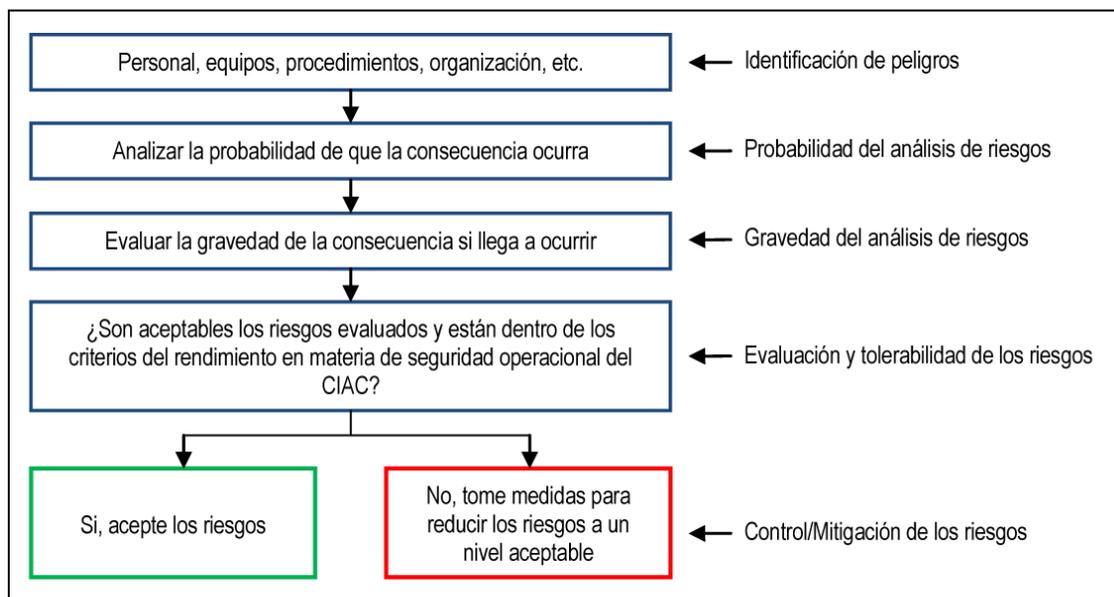
1. Responsabilidad, alcance y Compromiso del Instructor de Vuelo:

El Instructor de Vuelo se compromete con el Sistema de Seguridad en las actividades de Instrucción planificadas, publicando y difundiendo la Política de Seguridad Operacional.

El instructor de Vuelo es responsable directo de coordinar las acciones y funciones de control de la aplicación correcta de los procesos y procedimientos de Seguridad Operacional establecidos, siendo sus funciones:

- * Establecer, implementar y mantener un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional eficaz durante la instrucción.
- * Gestionar los recursos humanos y materiales para la solución de problemas de Seguridad Operacional, para mantener los estándares definidos por la A.N.A.C. en el ámbito de su competencia.
- * Desarrollar, informar, difundir y ejecutar políticas de Seguridad Operacional asegurando la comprensión, implementación y mantenimiento en todos los niveles de la organización.
- * Desarrollar y gestionar un sistema de reportes de seguridad no punitivos y confidenciales, promoviendo acciones de identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos.
- * Efectuar relevamientos y establecer lineamientos de planificación y desarrollo para el mejoramiento continuo del Sistema de Seguridad Operacional.
- * Planificar y asegurar la continua capacitación del personal involucrado en toda función relativa a la instrucción acerca de selección de las medidas de mitigación de riesgos.
- * Asegurar el cumplimiento de la normativa nacional vigente sobre Política de Seguridad Operacional y de los reportes del P.E.N.S.O. (Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias en seguridad operacional) de la A.N.A.C. y reportes internos.

2. Proceso de Gestión de Riesgo de la Seguridad operacional.



3. Plan de Respuesta de Emergencia.

El “Plan de Respuesta de Emergencia” será para conocimiento de todo el personal involucrado en el proceso de instrucción y tiene por finalidad enfrentar en forma adecuada y correcta los imprevistos relativos a la seguridad, que pudieran ocurrir durante las operaciones aéreas ejecutadas durante el proceso de instrucción.

4. Responsabilidades:

Se establecerá un Centro de Gestión de Crisis (CGC) que coordinará y controlará todas las actividades relacionadas a una emergencia desde que esta se declara, conformado por:

- Propietario de la Aeronave
- Instructor de Vuelo
- Asistente de Instructor de Vuelo o Coordinador (si lo hubiera)

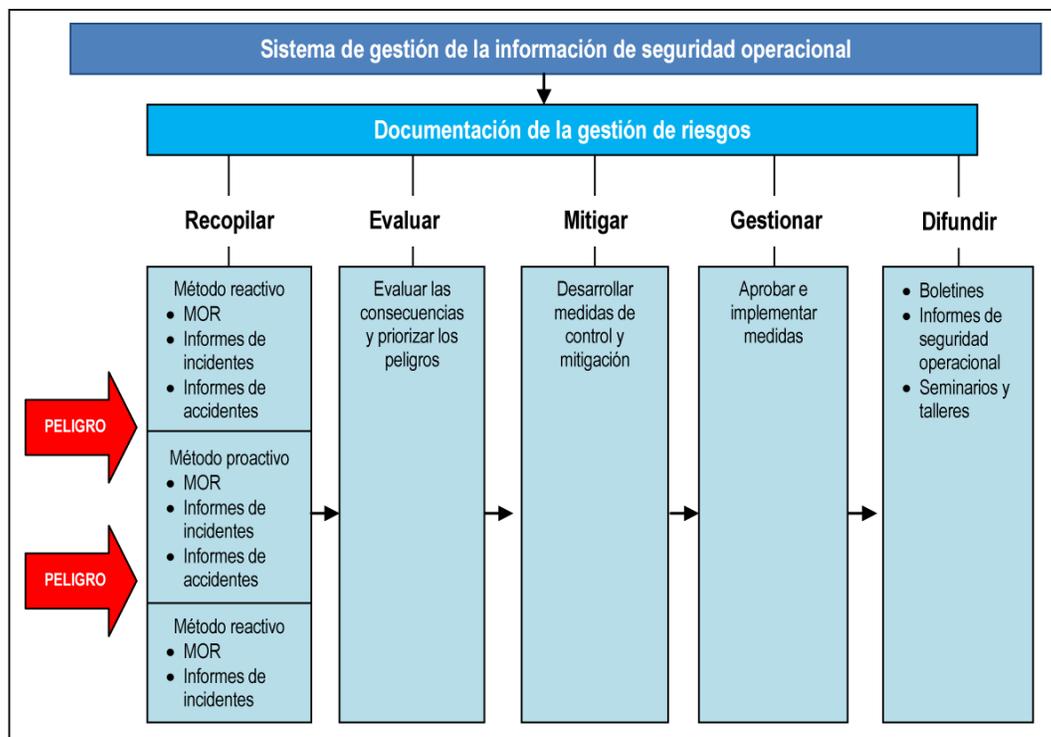
El CGC se emplazará en un espacio físico acorde a las necesidades y naturaleza del evento, realizando las siguientes tareas:

- El Instructor de Vuelo o Coordinador se pondrá en contacto con la Jefatura de Aeródromo más cercano donde ocurriera el evento, y con los representantes de las Agencias competentes y personal necesario, para la coordinación de actividades conjuntas, a su vez informará de inmediato al propietario de la aeronave.
- El Propietario informará a la familia de los involucrados.

5. Gestión de Riesgo – Identificación del Peligro:

La identificación del Peligros se realiza y se controla a través de procedimientos de gestión de riesgo con la aplicación de todo el personal involucrado en el proceso de instrucción. Este procedimiento reúne la información de diferentes actividades y procesos, resultado de REPORTES de eventos, peligros, observaciones, informe de auditorías, encuestas de seguridad e investigaciones de accidentes.

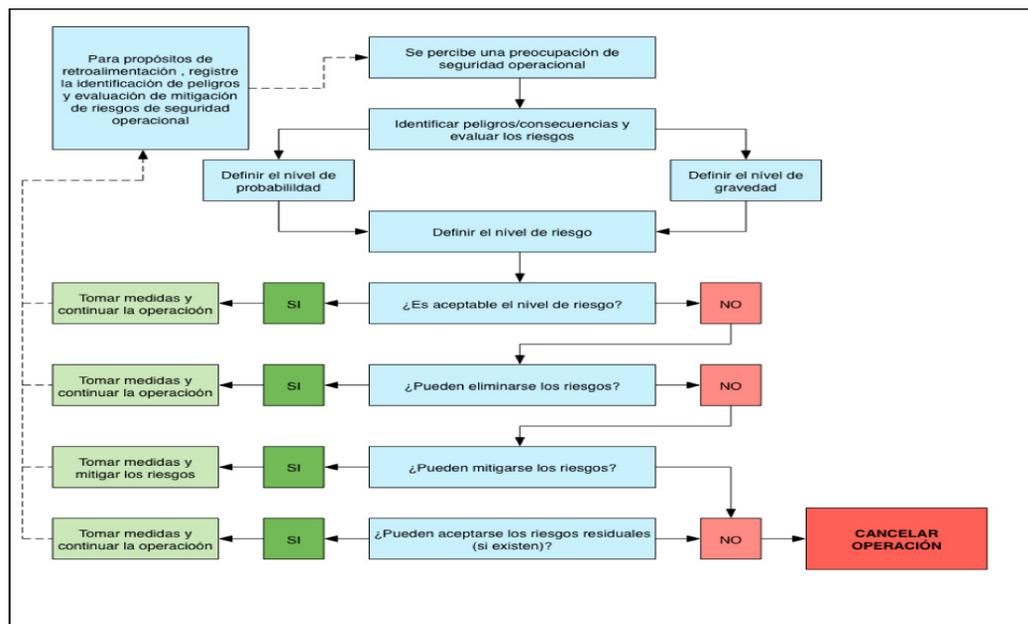
6. Documentación de Peligros y Seguimiento del Proceso de Gestión de Riesgo



7. Evaluación y Mitigación de Riesgo:

La evaluación y mitigación del riesgo se realiza y controla a través del procedimiento “Gestión y Mitigación del Riesgo”. Este procedimiento se establece a los fines prácticos de determinar los niveles aceptables de las operaciones y mantenimiento de la evaluación continua de los riesgos y la mitigación de los mismos.

8. Proceso de Gestión de Riesgo de la Seguridad Operacional



9. Garantía de la Seguridad Operacional. Supervisión y Medición del Desempeño:

Se realiza a través de los procedimientos inherentes propios adoptados, para conocimiento y aplicación por parte de toda persona que participe en la actividad de instrucción.

10. Gestión de Cambio, Mejora Continua:

La gestión de cambio y mejoras continuas que se realicen vinculadas a la Seguridad Operacional, serán de aplicación inmediata por parte de las personas involucradas a la instrucción.

11. Instrucción y Educación:

Se realiza detectando las necesidades de capacitación y entrenamiento de las personas involucradas en el proceso de instrucción a través de la observación y evaluación, con el fin de desarrollar espacios curriculares que tienen como objetivo formar personas idóneas. Este procedimiento se encuentra publicado en el MIP.

12. Comunicación de la Seguridad Operacional

El Instructor de Vuelo realiza acciones de comunicación, difusión y comprensión en el proceso de instrucción, para conocimiento y aplicación por parte de las personas involucradas. Además este proceso se centra en CREAR CONCIENCIA de la importancia en materia de seguridad operacional.

Los canales de comunicación se desarrollan a través de:

12.1. Capacitación: a través de la instrucción en la enseñanza de contenidos o a través de canales externos como apoyo a la instrucción. Será de alcance a todas las personas involucradas en el proceso de instrucción.

12.2. Redes sociales: a través de grupos, en la que todo personal involucrado en la instrucción, tendrá participación activa en el aprendizaje colaborativo. Estos espacios servirán para generar colaboración en la modificación de procedimientos en materia de seguridad operacional.

12.3. Carteles informativos: estarán en espacios accesibles, visibles y frecuentes para toda persona involucrada en la actividad, colocados de manera tal de captar la atención de toda persona que circule por el/los lugares donde estén presentes.

13. Implementación del Sistema de Seguridad Operacional

El Instructor de Vuelo proporcionara un plan de cómo los requisitos del SMS serán logrados e integrados a los sistemas en el proceso de instrucción.

Se implementara procesos de gestión de seguridad operacional fundamentales y corregir las posibles deficiencias en los procesos de seguridad existentes.

Se establecerán procesos de gestión de riesgos, recopilando y analizando información y datos de seguridad operacional.

Se implementarán las mejoras necesarias para garantizar y promover la seguridad operacional interna y externa.

14. Conclusión

Todas las iniciativas relacionadas con la Seguridad Operacional, no tendrán mucha razón de ser si no se es capaz de lograr que toda persona involucrada en la Actividad Aérea, se comprometa en beneficio de cumplir y cooperar en materia de Seguridad.