

Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación

Programa de Instrucción del CIPAA



**Primera Edición
Octubre 2017**

Aprobado por Resolución DINAC N° 2229/2017

i

Enmiendas del Programa de Instrucción del CIPAA			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobada por

Lista de páginas efectivas			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fechas
Preámbulo			
Lista de abreviaturas			
Capítulo 1 Terminología			
Capítulo 2 Antecedentes de experiencia para investigadores			
Capítulo 3 Guía de entrenamiento			
Capítulo 4 Investigación de accidentes - Directrices de los cursos			
Adjunto A Centros de Instrucción en la Región SAM relacionadas con investigación de accidentes aéreos			
Adjunto B Formación y capacitación del personal del CIPAA			
Adjunto C Formulario de Plan de Desarrollo Individual			

INDICE

	Página
Registro de enmiendas	i
Enmiendas del programa de instrucción CIPAA	ii
Lista de páginas efectivas	iii
Índice	iv
Preambulo	v
Lista de abreviaturas	vi
Capítulo 1 Terminología	1-1
Capítulo 2 Antecedentes de experiencia para investigadores	2-1
Capítulo 3 Guía de instrucción	3-1
3.1 Generalidades	3-1
3.2 Requisitos	3-1
3.3 Fase 1 – Formación inicial	3-1
3.4 Fase 2 – Instrucción práctica en el puesto de Trabajo (OJT)	3-1
3.5 Fase 3 – Curso básico de investigación de accidentes	3-1
3.6 Fase 4 – Curso avanzado de investigación de accidentes y Formación adicional	3-2
3.7 Fase 5 – Curso periodico de investigación de accidentes	3-2
Capítulo 4 Investigación de accidentes – Directrices de los cursos	4-1
4.1 Curso inicial de investigación de accidentes	4-1
4.2 Curso básico de investigación de accidentes	4-3
4.3 Cursos avanzados	4-11
4.4 Cursos especializados	4-12
4.5 Curso periódico de investigación de accidentes de aviación	4-12
Adjunto A Formulario de Plan de Desarrollo Individual	A-1
Bibliografía	vii

PREÁMBULO

La investigación de un accidente aéreo es una tarea que puede ser prácticamente ilimitada en su alcance. Por lo tanto, algunas investigaciones se restringen de conformidad con los recursos disponibles, a menos que se cuente con una gestión adecuada para las investigaciones. El CIPAA es responsable de gestionar los recursos disponibles para que éstos sean utilizados al máximo en beneficio de la seguridad de la aviación y no desperdiciados en temas de investigación irrelevantes. Al mismo tiempo, también deben garantizar en la medida de lo posible que los temas de investigación relevantes concluyan tan pronto como se haya alcanzado el nivel a partir del cual el gasto de recursos será rentable en términos de mejora de la seguridad operacional.

Cuanto más sucesos se investiguen, sumado a las nuevas tecnologías en la industria, nos obliga la necesidad de aumentar los conocimientos y mejorar las habilidades de la investigación dentro de un proceso continuo. Si bien la capacitación es esencial, la optimización de las capacidades de un investigador depende generalmente de un compromiso personal con la excelencia.

Durante la Primera Reunión de Autoridades AIG de la Región SAM, Lima, Perú, en marzo de 2014, los Estados de Sudamérica expresaron la necesidad de elaborar requisitos estandarizados para la instrucción y la formación de investigadores. Los requisitos de formación debían ser elaborados de forma que fueran adaptables a una gran variedad de culturas y niveles operacionales. En base a estos términos, se acordó que el Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) elabore directrices para la formación de investigadores.

En respuesta a la recomendación, el ARCM desarrolló el programa de instrucción AIG armonizado con las directrices de formación que figuran en esta guía. En ella se analiza la experiencia y los antecedentes de empleo derivados de la formación como investigador de accidentes de aviación. También se describe el entrenamiento progresivo que se considera necesaria para calificar a una persona por las diversas funciones de investigación, incluido el nombramiento como investigador a cargo (IIC) de la investigación de un accidente que implica aeronaves de gran tamaño. El ARCM, en conformidad con lo sugerido por la OACI, reconoce que las pautas de formación son de naturaleza evolutiva y que es necesario actualizar periódicamente.

A lo largo de esta propuesta, con la excepción de las definiciones en el Capítulo 1, el uso del género masculino debe ser entendido para incluir a personas de ambos sexos, y el término “accidente” debe entenderse que incluye “incidente grave e incidente”.

LISTA DE ABREVIATURAS

AAC	Autoridad de Aviación Civil
AASANA	Administración Autónoma de Aeropuertos y servicios a la Navegación Aérea
ACCID	Accidente
ADREP	Sistema de reporte de datos de accidentes e incidentes
AIG	Investigación de accidentes e incidentes
ARCM	Mecanismo Regional de Cooperación AIG (Sudamérica)
ATC	Control de tránsito aéreo
ATS	Servicio de tránsito aéreo
AVSEC	Seguridad de la aviación
CIPAA	Centro de Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación
CTA	Controlador de tránsito aéreo
DEPREAA	Departamento de Prevención de Accidentes de Aviación
DIAA	Departamento de Investigación de Accidentes de Aviación
DINAC	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
DS	Decreto Supremo
ECCAIRS	Centro de Coordinación Europeo de Sistemas de Notificación de Incidentes de Aviación
ETIC	Equipo Técnico de Investigación de Campo
IIC	Investigador a cargo
INCID	Incidente
MoU	Memorando de acuerdo
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OJT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo
PDI	Plan de desarrollo individual del investigador de accidentes
SAR	Servicio de búsqueda y rescate
SARPs	Normas y métodos recomendados
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
USOAP	Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

Capítulo 1

TERMINOLOGIA

Las siguientes definiciones comprenden el significado de los términos utilizados en el contexto de la presente guía de instrucción.

Asesor.- Persona nombrada por un Estado, sobre la base de sus cualificaciones, con el fin de asistir al representante acreditado en una investigación.

Autoridad de investigación de accidentes e incidentes.- Autoridad designada por el Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación, en el contexto del Anexo 13 de la OACI y los reglamentos; DINAC R 13 y DINAC R113, que recae en el **CIPAA**.

Experto / Especialista.- Persona invitada a participar en una investigación, en base de sus conocimientos especializados, habilidades o experiencia.

ETIC.- Equipo Técnico de Investigación de Campo

Investigación.- Las actividades realizadas con el propósito de prevención de accidentes. Incluye la recolección y análisis de información, la elaboración de conclusiones, la determinación de las causas y la elaboración de recomendaciones de seguridad operacional.

Investigador a cargo (IIC).- La persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Investigador de accidentes.- Persona en mérito a su formación e instrucción específica, dedicada a la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aeronaves de aviación.

Observador.- Persona que se le permite estar presente en una investigación con el fin de observar el proceso de investigación.

PDI.- Plan de Desarrollo Individual del investigador de accidentes de aviación.

Representante acreditado.- Persona designada por un Estado, en base de sus cualificaciones, con el fin de participar en una investigación llevada a cabo por otro Estado.

Capítulo 2

ANTECEDENTES DE EXPERIENCIA PARA INVESTIGADORES

2.1 La investigación de accidentes de aeronaves es una tarea especializada que sólo debe ser llevada a cabo por investigadores cualificados. Muchos Estados establecen una autoridad de investigación de accidentes con investigadores cualificados y con experiencia. Algunos Estados tienen una autoridad de investigación de accidentes independiente o una organización de investigación de accidentes dentro de la autoridad encargada de la reglamentación. Algunos Estados no tienen ningún personal empleado exclusivamente para la investigación de accidentes de aviación. Dichos Estados deben capacitar personal cualificado en las técnicas de investigación de accidentes exigidos para participar o para llevar a cabo una investigación de accidentes de aviación. Cuando se asigna a una investigación de accidente, el personal debería ser relevado de sus tareas habituales mientras dure la investigación.

2.2 Los investigadores de accidentes deben tener una comprobada experiencia práctica en la industria como una base para construir sus habilidades de investigación. Esta experiencia se puede adquirir desde su formación como piloto, ingeniero aeronáutico o técnico. Personal cualificado en operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, gestión de tránsito aéreo, mantenimiento u otros relacionados con la aviación, también podrían ser adecuados para la formación investigadora de accidentes.

2.3 Normalmente, un equipo pequeño o incluso un solo investigador lleva a cabo la investigación de un accidente de un avión pequeño de aviación general. Sin embargo es aconsejable que sean dos investigadores, uno de operaciones (OPS) y otro de aeronavegabilidad (AIR). Además, los investigadores deben tener una comprensión global de la interrelación de cada uno de los servicios de apoyo que son necesarios para operar una aeronave en el entorno de la aviación.

2.4 Dado que el resultado de una investigación de accidente depende en gran medida del conocimiento de la aviación, las habilidades y la experiencia de los investigadores de accidentes de aeronaves, éstos deben:

- a)** comprender el alcance y la complejidad de la investigación, que es necesaria para la investigación de conformidad con la legislación, los reglamentos y otros requisitos del Estado necesarios para llevar a cabo la investigación;
- b)** tener el conocimiento de las técnicas de investigación de accidentes de aviación;
- c)** tener la comprensión de las operaciones de aeronaves y las áreas técnicas pertinentes de la aviación;
- d)** tener la capacidad de obtener y gestionar la asistencia y los recursos necesarios para apoyar la investigación técnica pertinente;
- e)** tener la capacidad de recopilar, documentar y preservar las pruebas;
- f)** tener la capacidad de identificar y analizar las pruebas pertinentes a fin de determinar las causas y, en su caso, formular recomendaciones de seguridad operacional, y
- g)** La capacidad de escribir un informe final que cumpla con los requisitos de la autoridad de investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación.

2.5 Además de las habilidades técnicas y experiencia, un investigador de accidentes requiere ciertas cualidades personales. Estos atributos incluyen la integridad y la imparcialidad en el análisis de los hechos, la capacidad para analizar los hechos de una manera lógica, la perseverancia en la búsqueda de preguntas, a menudo en condiciones difíciles o tratando, y tacto en el trato con una amplia gama de personas que han participado en el traumática experiencia de un accidente aéreo.

Capítulo 3

GUÍA DE INSTRUCCIÓN

3.1 GENERALIDADES

3.1.1 Los investigadores de accidentes de aeronaves requieren diferentes niveles de experiencia, conocimiento y formación de acuerdo a la función especial a la que están asignados. Los investigadores de accidentes de aviación deberían recibir formación acorde con sus responsabilidades como tales, el IIC, el representante acreditado, el asesor o experto / especialista. Las directrices de formación y programas de cursos deben planificarse de tal manera que los investigadores reciban niveles apropiados de capacitación lo que les permitirá desempeñar con eficacia en cualquiera de las funciones que le asigne el **CIPAA**.

3.1.2 La formación de una persona para la investigación de accidentes de aeronaves implica varias fases. Estas fases incluyen la formación inicial, instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), un curso básico de investigación de accidentes y un curso avanzado de investigación de accidentes, complementado con cursos especializados. Si bien la OJT es un proceso continuo que se prolonga durante muchos años, no debe haber intervalos de tiempo muy largos entre cada curso formal para que el investigador pueda consolidar la información y las técnicas aprendidas.

3.2 REQUISITOS

Los cursos formales deben estar diseñados y complementados con la OJT mediante la explicación de un grupo de Instructores, investigadores experimentados, los cuales puedan transmitir los detalles de sus especialidades a los investigadores iniciales. Los expertos suelen ser reclutados considerando que tienen experiencia en un área particular de investigación de accidentes. Incluyendo médicos en medicina de aviación, psicólogos, ingenieros aeronáuticos y los representantes de los fabricantes.

3.3 FASE 1 – FORMACIÓN INICIAL

El objetivo de la formación inicial es familiarizar a los investigadores recién contratados con la legislación aplicable y los procedimientos y requisitos del **CIPAA**.

3.4 FASE 2 – INSTRUCCIÓN PRÁCTICA EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT)

Después de la formación inicial, el CIPAA proporcionará la OJT para un nuevo investigador. Durante esta segunda fase, el nuevo investigador practica los procedimientos y las tareas incluidas en la formación inicial, y debe familiarizarse con las técnicas de investigación. Esta instrucción también lo familiarizará con las tareas de investigación en el lugar del accidente, la recopilación y análisis de información sobre los hechos y la elaboración del informe final. La realización de la OJT a menudo implica a más de un investigador experimentado y no se limita a las investigaciones como Estado del suceso que emplea el alumno / investigador.

3.5 FASE 3 – CURSO BÁSICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Después de completar la formación inicial de familiarización, el investigador de accidentes de aviación que está en formación debe asistir a un curso básico de investigación de accidentes tan pronto como sea posible, preferiblemente dentro del primer año de formación. Un curso básico debe tener un plan de estudios que incluye los temas tratados en el Capítulo 4.

3.6 FASE 4 – CURSO AVANZADO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES Y FORMACIÓN ADICIONAL

3.6.1 Con los cursos avanzados de investigación de accidentes, el investigador gana experiencia capacitándose y actualizando sus conocimientos de las técnicas básicas y aumentando sus conocimientos en áreas especiales de interés para la investigación de accidentes. En la capacitación adicional los investigadores pueden ser convocados para investigar los accidentes que involucren una variedad de tipos de aeronaves. Es imposible formar a un investigador en cada uno de los tipos de aeronaves que pueda encontrar. Sin embargo, los investigadores deben tener un conocimiento básico de la mayoría de los principales tipos de aeronaves de transporte aéreo que se operan en la Región. Por ello se recomienda que los investigadores asistan a cursos de tipos de aeronaves más utilizadas por las aerolíneas, preferiblemente, estos cursos de tipo de aeronave deberán incluir la tecnología, la categoría de aeronaves de transporte especializado (es decir, las aeronaves equipadas con una cabina de cristal, sistemas **fly-by-wire** y aviones que contienen materiales compuestos en su estructura). No hay necesidad de que cada investigador asista a cursos de tipo en todos los grandes tipos de aeronaves utilizados. La capacitación sobre los distintos tipos de aeronaves puede ser compartida equitativamente entre los investigadores. Por ejemplo, un investigador podría ser entrenado en uno o dos tipos de aviones grandes y otro investigador en otros tipos de aeronaves. Los investigadores con una formación técnica o de ingeniería deben asistir a los cursos de tipo de aeronave para el personal técnico / mantenimiento. Del mismo modo, los investigadores con formación de piloto deberían asistir a los cursos de tipo de aeronave, que podrían incluir adiestramiento de instrucción de vuelo o en un simulador de vuelo.

3.6.2 De conformidad con el Anexo 13, el Estado de diseño y el Estado de fabricación participan como representantes acreditados en investigaciones relacionadas con el tipo de aeronave que se han diseñado o fabricado en el Estado. Aunque los representantes acreditados del Estado de diseño y el Estado de fabricación suelen ir acompañados de expertos asesores de la organización diseñadora y el fabricante, es esencial que los investigadores, que son designados como representantes acreditados del Estado de diseño y el Estado de fabricación, tengan un conocimiento básico de los aviones diseñados o fabricados en su Estado.

3.6.3 Otra instrucción adicional puede ser obtenida por la asistencia a reuniones, simposios, conferencias, seminarios y talleres llevados a cabo por organizaciones de investigación de accidentes de aeronaves, mediante la lectura de material relacionado, como revistas de accidentes de aviación e informes de accidentes de aviación emitidos por otros Estados.

3.7 FASE 5 – CURSO PERIÓDICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES (Recurrentes)

3.7.1 Después de haber completado la formación básica sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación, el investigador debe continuar su formación a través de cursos periódicos o recurrentes, cuya estructura es la del curso básico en forma parcializada, y cuyas asignaturas se podrán combinar de acuerdo al diagnóstico interno realizado por la organización a través de procesos de control de calidad en las investigaciones y o deficiencias detectadas a través de distintos métodos como evaluaciones, entrevistas a los investigadores etc.

Estos cursos recurrentes se realizarán cada 2 años calendarios y su carga horaria no debería superar al 50% respecto a la de un curso básico de investigación. El mismo puede darse en un período de tiempo de 30 días, adecuando la carga horaria semanalmente de acuerdo a las actividades y al plantel de investigadores.

Capítulo 4

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES – CURRÍCULOS DE LOS CURSOS

4.1 CURSO INICIAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

4.1.1 **Objetivos:**

a) Conocer los conceptos iniciales de la metodología establecida por el organismo de investigación para las investigaciones de los accidentes e incidentes de aviación civil, de acuerdo con las normas y métodos recomendados promulgados por la OACI.

b) Conocer los procedimientos iniciales con los que se debe desarrollar una investigación de manera tal que el cursante pueda iniciar su OJT en la investigación de campo (integrando un Equipo Técnico de Investigación de Campo – ETIC).

c) Identificar y utilizar las fuentes en las que puede obtener información actualizada provenientes de las distintas aéreas de conocimiento que pudieran estar involucradas en la investigación del suceso de manera tal que le permitan al cursante integrar equipos de trabajo interdisciplinarios, con supervisión experimentada, en la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

4.1.2 **Requisitos:**

Ser profesional con título de grado en una disciplina factible a ser relacionada con la investigación (Abogado, Médico, Psicólogo, Ingeniero, etc.), o formación y experiencia comprobable equivalente en la operación o mantenimiento de aeronaves, piloto, gestión del tránsito aéreo y/o disciplinas colaterales afines.

4.1.3 **Alcances:**

a) Los aspirantes a investigador de accidentes de aviación del **CIPAA**, habrán alcanzado el nivel de conocimientos mínimo compatible con los requerimientos necesarios para iniciar la fase de la OJT a fin de obtener los conocimientos específicos que le permitan realizar las tareas correspondientes a la participación en calidad de auxiliar de investigador de accidentes en el desarrollo de una investigación de campo.

Certificación de curso aprobado: Auxiliar en investigación.

b) Los participantes que desarrollen el curso de auxiliar de investigación con intención de incrementar sus conocimientos en el área de seguridad operacional, éste les permite obtener información adecuada para comprender los fundamentos teóricos que guían la realización de las investigaciones en las que interviene el **CIPAA** desde el punto de vista de lo establecido en el Convenio de Chicago y sus Anexos.

Certificación de curso presencial: Auxiliar en Investigación

4.1.4 Metodología:

4.1.5 El eje metodológico del curso será la integración teórica-práctica y el uso y conocimiento de la documentación que se ha introducido. El mismo se desarrollará con clases en las que se combinarán las exposiciones con estudios de casos, debates, juegos de roles, demostraciones, etc. Se promoverá la reflexión y la transferencia mediante trabajos grupales. Se aplicará durante todo el curso un enfoque interdisciplinario en función del objetivo propuesto.

4.1.6 Evaluación:

a) Durante el transcurso de todo el curso los docentes estarán comprometidos a realizar una constante evaluación de los aprendizajes adquiridos por los alumnos, la que podrá ser ocasional y/o sistemática.

b) La ocasional será la que se llevará a cabo mediante la observación de todas las acciones que realicen los alumnos y la sistemática, es aquella que se complementará en la planificación del curso, pruebas de comprobación de aprendizajes en el proceso, que se realizará mediante talleres integradores que estarán organizados por resolución de problemas y por un cuestionario que contendrá ítems de selección múltiple u otros.

4.1.7 Temario:

4.1.7.1 El curso básico de investigación de accidentes de aeronaves deben cubrir al menos los siguientes temas:

<i>CURSO INICIAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN</i>	
<u>ASIGNATURAS:</u>	
<i>DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS</i>	
a) Legislación Aeronáutica	
b) Anexo 13 – Anexo 19 – Reglamentos DINAC R 13 y DINAC R 113	
c) Acuerdos Internacionales	
d) Mecanismos de enlace con las autoridades locales y nacionales	
e) Estructura del CIPAA	
f) Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación del CIPAA	
g) Definiciones y clasificación de accidentes e incidentes	
h) Equipos y herramientas	
i) Arreglos de transporte	
j) Ética y conducta del investigador	
<i>PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN</i>	
k) Procedimientos de respuesta (el investigador de turno)	

l)	Custodia de grabaciones y componentes de una aeronave accidentada	
m)	Competencia y seguridad en el sitio del accidente	
n)	Seguridad del investigador incluyendo estrés psicológico	
o)	Cooperación en la recuperación de restos humanos	
p)	Solicitudes de autopsias	
q)	Asistencia a los familiares	
r)	Autoridad y responsabilidad	
s)	Tamaño y alcance de la investigación	
t)	Gestión de la investigación	
u)	Uso de especialistas	
v)	Partes en la investigación, los representantes acreditados, asesores y observadores	
w)	Entrega de información a los medios de comunicación	
x)	SMS aplicada a la investigación - SSP	

4.1.8 Objetivos

a) Área de disposiciones administrativas: Al finalizar el desarrollo de las materias, el cursante comprenderá el contexto general de los requisitos del sistema, de manera tal que le permita iniciar su OJT integrando un ETIC en una investigación de campo como auxiliar con supervisión de un investigador experto.

b) Área de procedimientos de investigación: Al finalizar el desarrollo de las materias, el cursante conocerá y estará en condiciones de utilizar los documentos disponibles estandarizados para contribuir con la investigación en su área específica de experticia, con supervisión de un investigador experto al iniciar su OJT integrando un ETIC, en una investigación de campo.

4.2 CURSO BÁSICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACION

4.2.1 Objetivos:

a) Conocer la metodología y los procedimientos básicos para realizar la investigación técnica de los sucesos acontecidos de acuerdo con las reglamentaciones del **CIPAA**, de conformidad con lo establecido en el Anexo 13 de la OACI.

b) Identificar las distintas fuentes de las que se puede obtener información y la interrelación entre las mismas según el área de conocimiento de que se trate, adaptándose para integrar equipos de trabajo interdisciplinarios.

c) Dar al personal de investigadores las herramientas adecuadas para que puedan realizar un análisis lógico de los hechos y evidencias, a los fines de arribar a conclusiones comprobables.

4.2.2 Requisitos:

a) El curso está orientado a Pilotos, Ingenieros Aeronáuticos, Controladores de Tránsito Aéreo, Peritos Técnicos Aeronáuticos, Mecánicos de aviación, Despachadores de vuelo y Técnicos que tengan el curso inicial de investigación y hayan finalizado la OJT desempeñándose como auxiliar en la investigación técnica de sucesos en el ámbito de la aviación civil, a fin de poder interrelacionarse eficazmente con otras disciplinas, aplicando los conocimientos de su área de experticia, en el proceso de la investigación.

b) No obstante de ello, otros profesionales con título de grado (Abogados, Médicos, Ingenieros, Psicólogos, etc.) que hayan previsto desempeñarse en un área de seguridad operacional, pueden considerar necesario su participación para tener un conocimiento general de los procedimientos básicos de una investigación técnica de un accidente/incidente aéreo, con el objeto de facilitar y orientar su participación.

4.2.3 Alcances:

Para los auxiliares de investigación de accidentes de aviación del **CIPAA**, que hayan alcanzado el nivel de conocimientos mínimo compatible con los requerimientos necesarios, una vez finalizada la instrucción OJT, a fin de obtener y completar los conocimientos específicos que le permitan realizar las tareas correspondientes a la participación en calidad de investigador de accidentes de aviación en el proceso de una investigación.

Certificación de curso aprobado: Investigador de accidentes de aviación.

4.2.4 Metodología:

El eje metodológico del curso será la integración teórica-práctica y el uso y conocimiento de la documentación que se ha introducido. El mismo se desarrollará con clases en las que se combinarán las exposiciones con estudios de casos, debates, juegos de roles, etc. Se promoverá la reflexión y la transferencia mediante trabajos grupales. Se aplicará durante todo el curso un enfoque interdisciplinario en función del objetivo propuesto.

4.2.5 Evaluación:

a) Durante el transcurso de todo el curso los docentes estarán comprometidos a realizar una evaluación constante de los aprendizajes adquiridos por los alumnos, la que podrá ser “ocasional” y/o “sistemática”.

b) La ocasional será la que se llevará a cabo mediante la observación de todas las acciones que realicen los alumnos y la sistemática, es aquella que se complementará en la planificación del curso, pruebas de comprobación de aprendizajes en el proceso, que se realizará mediante talleres integradores que estarán organizados por resolución de problemas y por un cuestionario que contendrá ítems de selección múltiple u otros.

4.2.6 Temario

4.2.6.1 El curso básico de investigación de accidentes de aeronaves deben cubrir al menos los siguientes temas:

CURSO BÁSICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN	
ASIGNATURAS	
Responsabilidades de los Estados involucrados	
Procedimientos de notificación	
Gestión de las investigaciones	
Equipo de los investigadores	
Seguridad en el sitio del accidente	
Protección de las evidencias	
Medidas iniciales en el lugar del accidente	
Técnicas de recolección de información	
Comunicación y medios de grabación	
Entrevistas de testigos.	
Grabadores de vuelo (FDR, CVR) y grabaciones del ATS	
Aeronavegabilidad aplicada	
Incendios y explosiones	
Supervivencia	
Estructuras	
Sistemas	
Aerodinámica	
Plantas de poder	
Aeronaves de ala rotatoria	
Factores humanos y organizacionales (FHOs)	
Medicina aeronáutica y patología,	
Métodos de análisis de la información recolectada sobre los hechos	
Redacción de informes	
Sistema de notificación ECCAIRS/ADREP	
Medios de comunicación y relaciones públicas	

4.2.6.2 Desglose detallado de los temas que deben ser cubiertos

a) Responsabilidades de los Estados involucrados: La primera fase de un curso debe introducir la historia o el desarrollo de la investigación del accidente de aviación, los acuerdos internacionales sobre el desarrollo de las investigaciones, y las normas y métodos recomendados (SARPS) adoptados por la OACI y los Estados contratantes en el campo de la investigación de accidentes de aeronaves. Los acuerdos y los SARPS internacionales aplicables figuran en el **Anexo 13** al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Textos de orientación pertinentes figuran en el **Manual de investigación de accidentes de aeronaves** (Doc. 6920) y en el **Manual de investigación de accidentes e incidentes** (Doc. 9756). Se requiere una revisión de estos documentos y sus puntos más destacados para que el investigador conozca donde encontrar la información sobre los temas pertinentes. Orientación general también se debe dar en la investigación de accidentes de interferencia ilícita, aeronaves o instalaciones civiles, y aeronaves inaccesibles.

b) Procedimientos de notificación: El investigador debe conocer los sistemas de notificación de accidentes, la respuesta del **CIPAA** y la notificación a otras organizaciones. Esta introducción debe cubrir las formas de cómo notificar la ocurrencia de un accidente e iniciar el proceso de una investigación. Debe cubrir también el apoyo que se proporcionará al **CIPAA** como estado del suceso por el Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño, Estado de fabricación, y otros Estados que participan en virtud del número de sus nacionales involucrados en el accidente o están involucrados, proporcionando una base permanente para la investigación debido a su proximidad con el lugar del accidente. Los investigadores de accidentes deben ser conscientes de los requisitos del Anexo 13 en relación con esta fase de la investigación. La preparación para viajes al extranjero, pasaportes, visas y los beneficios del acceso proporcionado por los acuerdos internacionales inherentes en el Anexo 9 – Facilitación.

c) Gestión de las investigaciones: La introducción debe cubrir el papel del investigador, las habilidades que se necesitan para adquirir, y el proceso de investigación de accidentes. Él debe ser consciente del valor de la evaluación de la disponibilidad de recursos (como la financiación, personal, equipos e instalaciones), así como la planificación de la investigación de un accidente grave de antemano. Él debe dar directrices para determinar el tamaño y el alcance apropiado de la investigación, las diferencias entre la gestión de las investigaciones, grandes y pequeñas, y el tipo de circunstancias en las que la asistencia de especialistas contribuirán al éxito de la investigación. Una apreciación de las realidades de los límites impuestos por los recursos disponibles y el uso óptimo de estos recursos debe ser discutido. El valor de las notas o memorandos de acuerdo (MOu) con los departamentos y organizaciones que pudieran estar involucrados en una investigación también debería abordarse.

d) Equipo de los investigadores: El equipo que se utilizará durante las investigaciones se determinará no sólo por la disponibilidad y el costo, sino también por los medios disponibles para su transporte al sitio. Información sobre el uso de las ayudas actuales, como los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), teléfonos satelitales y enlaces de datos a la base, así como el uso de elementos básicos tales como **brújulas e inclinómetros** debería estar disponible. Medios de grabación en condiciones de humedad o frío extremos no deben ser pasados por alto. Instrucción sobre el método adecuado de toma de muestras de fluidos de las aeronaves y los contenedores apropiados también deben ser incluidos.

e) Seguridad en el sitio del accidente: La seguridad del personal en el lugar del accidente es de vital importancia y debe ser entendida por los participantes de la investigación. **Un investigador es un recurso valioso y es importante que se proteja y este bien equipado para hacer su trabajo en el campo con tan poco riesgo como sea posible y con la máxima eficacia.** Los accidentes de aviación ocurren con frecuencia en condiciones climáticas adversas en las zonas de terrenos inhóspitas, como laderas de montañas, pantanos y desiertos, o en condiciones climatológicas adversas que implican la nieve y el hielo o calor intenso. Se debe comprender la necesidad de tomar medidas adecuadas para proteger a las personas en el sitio de la exposición a los elementos, de

cualquier carga peligrosa o materiales peligrosos liberados de la aeronave, y en contra de una lesión o infección. Se debe explicar a los investigadores sobre los riesgos médicos y los peligros causados por los restos de la aeronave. Otro tema que debe abordarse es cómo lidiar con el estrés psicológico de los investigadores y otro personal con la exposición a un lugar del accidente. La enfermedad es un riesgo siempre presente y vacunas contra riesgos tales como la hepatitis, la malaria y el tétano son esenciales.

El uso de equipos de protección contra los agentes patógenos transmitidos por el aire y la sangre debe ser demostrada. Utilidades como tuberías de gas, líneas de transmisión de electricidad y las principales rutas de transporte requieren una consideración especial. Por último, un plan de ayuda y rescate en caso de accidente con el personal en el sitio es necesario por muchas organizaciones de salud y seguridad, y también está comprendida por el sentido común.

f) Protección de las evidencias: Para crear un entorno adecuado para un examen competente de la zona y los restos de un accidente, se deben tomar medidas para proteger los restos de los incendios y los riesgos meteorológicos. Se debe abordar la necesidad de dar prioridad a la grabación de datos transitorios, asegurar objetos o huellas que se pueden perder con el viento, y el registro de las manchas en la tierra y otras marcas de sitios que pueden llegar a ser borrados. La realización de entrevistas con el personal de rescate también debe ser discutido con el fin de facilitar la determinación de los movimientos de los elementos de los restos, que podrían haber causado inadvertidamente.

g) Medidas iniciales en el lugar del accidente: El investigador debe disponer de un conocimiento profundo de las numerosas consideraciones que deben tenerse en cuenta en el lugar del accidente. Con algunas excepciones, como los accidentes de aeronaves que resultan en ruinas y son inaccesibles, el lugar del accidente es la principal área de investigación. Los métodos de reparto de tiempo de manera eficaz, dando prioridad a los tipos de información que se ha recogido, el trazado de la posición de las marcas superficiales, y la identificación y trazado de la posición de los elementos de los restos, así como la preparación para la eliminación de las exposiciones a un sitio seguro son consideraciones importantes que el investigador debe familiarizarse desde el principio.

h) Técnicas de recolección de información: El investigador en instrucción debe ser introducido en los métodos de recopilación y revisión de la documentación y los procedimientos pertinentes, las técnicas de entrevista utilizados para diferentes tipos de testigos, la transcripción de los servicios de tránsito aéreo y otras grabaciones, y la revisión de las instalaciones del aeródromo, las respuestas de los servicios de emergencia y datos meteorológicos.

i) Comunicación y medios de grabación: Son elementos esenciales de un curso de investigación, los diferentes medios de comunicación hacia y desde el lugar del accidente para registrar las pruebas en el lugar del accidente y durante toda la investigación. Cámaras de vídeo digital y cámaras digitales, la fotografía de película estándar, computadoras portátiles con conexiones a través de teléfonos satelitales a las fuentes de información de utilidad inmediata en el lugar del accidente, y las grabadoras, son útiles para registrar la información disponible con la mayor precisión y rapidez. Como cada tipo de equipo está evolucionando rápidamente, es un tema esencial en la formación de un investigador.

j) Entrevistas de testigos: El rango de los testigos varía con el estado físico, la naturaleza de la participación, y las diferencias en los orígenes étnicos. También varían en su valor basado en la comprensión de la información necesaria y su proximidad a la escena. Puede ser un testigo visual que vio un evento o un testigo sonoro que escuchó una conversación de sonido o relevante. Se deben considerar la preparación para las entrevistas, la información que se puede extraer del lenguaje corporal, la posición relativa del entrevistador y el entrevistado, la preparación de las preguntas que se haga, el uso de preguntas abiertas, el arte de escuchar y conducta general de la entrevista, el uso de grabadoras como cámaras de vídeo y el valor de las declaraciones escritas y transcripciones firmadas. Se deben discutir las precauciones que deben tomarse cuando se entrevista a los heridos o personas con mala salud, los jóvenes, los testigos de edad y hostiles, así como el uso de expertos en el campo de la investigación.

k) Registradores de vuelo (FDR, CVR) y grabaciones del ATS: Además de los registradores de vuelo, hay muchas otras formas de registradores utilizados en la industria de la aviación, de las cámaras de seguridad en la valla perimetral del aeródromo a los registradores de mantenimiento en los aviones, cada uno con el uso potencial de un investigador. Se debe incluir en el programa del curso, el valor de cada tipo de registrador, los métodos de interpretación y la descarga de la información y las fuentes de lectura. Igualmente, se debe explorar, el valor de la experiencia del fabricante en la recuperación de información de los registradores dañados (tales como los receptores de posicionamiento global, grabadoras de vuelo de estado sólido y componentes de la unidad de navegación inercial). Otro aspecto de importancia es el medio de la localización de los registradores de vuelo y la recuperación de ellos desde lugares que son difíciles de alcanzar. Los registradores de las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, en particular los registros de los ecos de radar, deben ser objeto de estudio y de información separada con respecto a su potencial uso para la investigación.

l) Aeronavegabilidad aplicada: El historial de mantenimiento de la aeronave se establece principalmente a partir de los registros que lleve el explotador. Sin embargo, el investigador debe aprender a establecer si el mantenimiento, y los procedimientos de inspección y mantenimiento que se registran como que hubieran sido completados, efectivamente se han llevado a cabo, y también tiene que aprender a determinar la adecuación de los procedimientos de mantenimiento especificados.

m) Incendios y explosiones: Los datos disponibles para distinguir un incendio en vuelo o explosión posterior al accidente constituyen una valiosa lección que se debe pasar al nuevo investigador. Los medios de determinación de la fuente de ignición y el suministro de combustible de un incendio son importantes. Hay que enseñar acerca de la eficacia de las medidas de lucha contra incendios disponibles a bordo de la aeronave y los medios para la prevención de incendios post accidente durante una investigación.

n) Supervivencia: Las posibilidades de que los ocupantes sobrevivientes de un accidente puedan ser evaluados y los medios para hacerlo se debe dar al investigador de accidentes. El investigador debe conocer las fórmulas para los cálculos de la fuerza de impacto y las diversas formas de la atenuación de las fuerzas de impacto. Una discusión sobre los límites de la tolerancia humana a las fuerzas térmicas y de impacto vale la pena, al igual que los efectos de productos tóxicos del entorno del accidente. La eficiencia del rescate y extinción de incendios, tarjetas de información al pasajero, sistemas de retención, anclajes de asientos y ayudas para la salida de la aeronave son elementos que deben ser objeto de estudio en este párrafo. También es muy importante revisar los factores que afectan las posibilidades de sobrevivir al accidente de los ocupantes. La forma de determinar los efectos después de un incendio en los ocupantes y el impedimento de fuego para la evacuación de pasajeros debe ser discutido, al igual que la disponibilidad de los artículos tales como alarmas sonoras de humo y gafas de humo. Una comprensión de los métodos utilizados para proteger a los ocupantes de la aeronave de las fuerzas de impacto y los efectos post-impacto (como el estrés térmico y la inmersión en agua) es muy importante para el investigador de accidentes. Él debe ser capaz de evaluar la eficacia de los métodos y hacer recomendaciones de seguridad operacional que proporcionarán una mejor protección de los ocupantes en el futuro.

o) Estructuras: Como base para el examen de los restos, el estudio de las estructuras es un área de vital interés para el investigador. El estudio de las estructuras debe incluir la metalurgia, plásticos reforzados con fibras y estructuras de madera, análisis de estrés y la fuerza de estos materiales. También debe incluir los diversos modos de fallo y las características de tales fallos en los materiales utilizados en las estructuras de aeronaves. Los métodos de análisis de fallas, la reconstrucción de las áreas de interés en la célula, y la evidencia de los distintos modos de fracaso son consideraciones importantes. Los distintos tipos de controles de vuelo y las estructuras del tren de aterrizaje también deberían ser estudiados por este concepto. En esta sección del plan de estudios se debe cubrir el equipo avanzado que se utiliza en el estudio de los mecanismos de falla, la preparación de muestras para su examen por estos equipos, así como los métodos para la realización de ensayos comparativos de materiales similares. El estudio de las estructuras también proporciona una plataforma para la introducción de los medios de análisis de la trayectoria. Se debe hacer todo lo posible para proporcionar ejemplos de los diferentes modos de fallo en los materiales utilizados en la construcción de aviones.

p) Sistemas: Sistemas de aeronaves varían de controles mecánicos que aún se encuentran en aeronaves de aviación general a los sistemas **fly-by-wire** ya existentes en el avión de transporte de gran tamaño. Hay una amplia variedad de sistemas que el investigador debe familiarizarse en términos generales. Sin embargo, la atención debe centrarse en los recursos disponibles para ayudar al investigador en caso de un accidente de un sistema complejo y en las causas comunes de fallas del sistema que pueden ser experimentados. Una ventaja para la salud del sistema a menudo se puede encontrar en los registros de mantenimiento del pasado o registradores de a bordo. Es necesario discutir, en términos generales los siguientes sistemas, combustible, hidráulicos, neumáticos, eléctricos, de presurización, control de vuelo, instrumentos de navegación, piloto automático y sistemas de instrumentos. Otros temas que deben ser considerados incluyen las fallas de software en las computadoras en el aire y la adecuación de la protección contra eventos catastróficos que se derivan de tales fallas.

q) Aerodinámica: Las zonas comunes de la aerodinámica que con frecuencia adquieren una gran importancia en la investigación son las relacionadas con el rendimiento y la falla estructural en vuelo por sobrecarga o aleteo. Una revisión de aerodinámica básica y los medios de detección de la insuficiencia de los factores aerodinámicos se debe incluir en la formación básica del investigador. Los temas relacionados con la falla de reconocimiento de la velocidad del motor V1 y V2, pendiente de ascenso, el exceso de velocidad, el rendimiento del motor en el despegue, la formación de hielo y la estabilidad, también merecen una atención especial.

r) Plantas de poder: El análisis detallado de las plantas de poder o motores es normalmente el tema de un curso separado y se lleva a cabo habitualmente en conjunto con los representantes del fabricante del motor. Sin embargo, la explicación de los principios básicos de motores alternativos y de turbina tiene un lugar en los cursos de investigación básicos y avanzados. Lo mismo es cierto con respecto al análisis de daño de las hélices y rotores del helicóptero, y una visión general de los métodos de evaluación de los daños para determinar si se justifica la investigación adicional de la hélice o del motor en particular. Por ejemplo, propulsores y turbinas pueden dar una indicación de ausencia de la potencia del motor en el momento del impacto. Este es otro tema en que ejemplos de fracasos y daños de accidentes constituyen una parte esencial del curso.

s) Aeronaves de ala rotatoria: Una introducción general a los principios de vuelo para helicópteros y sus sistemas de control es relevante. Sin embargo, el objeto de la investigación de helicóptero y otros accidentes de aeronaves de alas giratorias es por lo general el tema de un curso de especialidad separada.

t) Factores humanos y organizacionales: La información orgánica y de dirección es una sección del formato de informe final y se refiere a las organizaciones y la gestión en la que influye en la operación de la aeronave. Las organizaciones incluyen, por ejemplo, el explotador, los servicios de tránsito aéreo, aeródromo, las agencias de servicios meteorológicos, y la autoridad encargada de la reglamentación. Llevar a cabo una revisión de la estructura y funciones de la organización, así como las políticas y prácticas de los organismos de gestión, autoridades y explotador de aeronaves involucradas es un tema que debe ser cubierto. Por ejemplo, un investigador debe tener la competencia para revisar las funciones de un explotador de aeronaves, de su gestión, políticas y prácticas en su totalidad. Hay muchos aspectos del proceso de supervisión, que pueden tener una incidencia directa en el accidente, tales como, la aceptación de calificaciones no satisfactorias de la tripulación de vuelo, material de orientación deficiente; atajos de mantenimiento; planificación inadecuada de la tripulación; falta de una formación adecuada en el tipo de aeronave, deficiencias en la gestión de los recursos de la tripulación, y la presión no razonable para completar horarios a tiempo. Los métodos de gestión de la investigación y los aspectos organizativos de una organización para determinar la presencia de algún factor de riesgo u otras deficiencias es un requisito de un curso muy completo de investigación de accidentes. Un examen de los medios de vigilancia es muy importante y se incluirá una revisión de las órdenes, reglamentos, manuales y auditorías independientes, así como el desempeño de los supervisores, instructores y la gestión de la empresa.

La investigación de accidentes no puede estar completa sin una consideración a fondo de los problemas relativos a factores humanos involucrados. Las demandas del entorno y el avión en el humano a menudo se acercan a los límites fisiológicos y psicológicos de las tripulaciones de vuelo, mantenimiento y prestación de servicios, personal de servicios de tránsito aéreo y personal necesarios para apoyar las operaciones de aeronaves. El estudio de las limitaciones humanas, comunicaciones, procesos, fatiga, toma de decisiones, la salud personal de vuelo y la información disponible de los exámenes post-mortem son componentes vitales de esta sección de un curso de investigación. Un examen de la operación de la aeronave abarcará las áreas de operaciones y de formación.

(i) El área de operaciones incluye la relación hombre – máquina y las acciones o falta de acciones en los acontecimientos que condujeron al accidente. La investigación en este ámbito se refiere específicamente cómo los miembros de la tripulación reaccionaron, analizaron y trataron de hacer frente a las complejidades del vuelo.

(ii) El ámbito de la instrucción cubrirá el alcance y la adecuación de la formación pertinente para el vuelo respecto al accidente. **El Manual de medicina aeronáutica civil** (Doc 8984), **el Manual de instrucción sobre factores humanos** (Doc 9683), las **Directrices sobre factores humanos para la gestión del tránsito aéreo (ATM)** (Doc 9758) y las **Directrices de los factores humanos en las auditorías de seguridad operacional** (Doc 9806) son referencias que se pueden utilizar en esta sección de instrucción.

(iii) Determinación de la aptitud de la tripulación de vuelo durante el vuelo. Los miembros de la tripulación tienen que cumplir con ciertos requisitos de otorgamiento de licencias, formación y experiencia antes de efectuar el vuelo. Además, deben ser aptos para el servicio y el complemento de la tripulación debe ser apropiado. La familiaridad con la documentación de la tripulación de vuelo y los requisitos es esencial. La aptitud de la tripulación para el vuelo puede ser considerada como parte de una serie de consideraciones de factores humanos y debe ser explicada en detalle.

u) Métodos de análisis de la información recolectada sobre los hechos: Hay varios procedimientos estructurados para el análisis de las pruebas y los hechos determinados durante la investigación. El conocimiento de estos procedimientos permitirá al investigador determinar si se requiere una mayor investigación con el fin de completar la investigación o para probar cualquier hipótesis que el equipo de investigación está considerando.

v) Redacción de Informes: La redacción de informes es una responsabilidad integral de un investigador de accidentes. La OACI ha desarrollado un formato para la elaboración de informes que incluye los procedimientos sobre las recomendaciones de seguridad operacional. Hay un mínimo de duplicación y un examen completo de los aspectos del vuelo que son relevantes para la mejora de la seguridad operacional. El conocimiento de este formato y el proceso le da al investigador una base sólida para la elaboración del informe final, incluyendo la formulación de recomendaciones de seguridad operacional.

w) Sistema de notificación ECCAIRS/ADREP: Introducción al sistema de notificación ECCAIRS, bajo taxonomía ADREP, con el propósito de que cada investigador pueda utilizar esta herramienta para cargar los detalles de la investigación que lleva adelante en el sistema ECCAIRS, haciendo uso de la taxonomía ADREP.

x) Medios de comunicación y relaciones públicas: Casi todos los accidentes de aviación son de interés para los medios de comunicación y en cierta medida con la participación del investigador a cargo de las actividades de relaciones públicas. Hay dos aspectos en este tema: la información puesta a disposición del público, y el enfoque más especializado a los sobrevivientes y a los familiares de las personas involucradas en un accidente. La importancia de mantener a los demás informados sobre el avance de la investigación, si bien no se debe especular sobre las causas y la protección de la privacidad de las personas que asisten a la información confidencial. La Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Cir.285) es una base sólida para abordar este tema.

4.3 CURSOS AVANZADOS

4.3.1 Temas recomendados

La mayoría de los temas tratados en el curso básico también se aplicarán a los cursos avanzados, pero se espera que los instructores varíen el tratamiento de estos temas para satisfacer el propósito del curso y el nivel de experiencia de los estudiantes. Además de la revisión de los temas en el curso básico, un curso avanzado debe cubrir temas en profundidad y ampliatorios. En general, un curso avanzado es conveniente en la preparación de las responsabilidades de un investigador como del jefe de grupo o investigador a cargo de una investigación mayor. Tal suposición debe aspirar a dar al investigador la comprensión y cierta competencia en la organización de una investigación de un accidente importante.

4.3.2 Además de la revisión de la organización de una investigación de un accidente importante, los temas que deben ser discutidos incluyen:

- a) La prestación de asistencia a la familia de las personas involucradas en un accidente;
- b) Las relaciones con los medios de comunicación;
- c) Una introducción a los métodos de catalogación de un gran número de fragmentos de escombros;
- d) La gestión de la seguridad del sitio de un accidente grande , y la seguridad y protección del personal;
- e) Preparación de informes y respuestas a cuestiones formales para los miembros del gobierno;
- f) Los métodos de las investigaciones que involucran aviones tanto civiles como militares, y
- g) El enlace con las autoridades policiales de accidentes de interferencia ilícita.

4.3.3 Otras materias específicas que deben incluirse en los cursos avanzados incluyen:

- a) Técnicas utilizadas para investigar los sistemas dañados por los accidentes que involucran tecnologías especializadas, como cabina de cristal, sistemas **fly-by-wire**, GNSS y sistemas de advertencia de proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno (EGPWS);
- b) La reconstrucción de la evidencia almacenada en los registradores de estado sólido dañados;
- c) El uso de presentaciones de video virtuales en grandes reconstrucciones estructurales de los restos; y,
- d) El uso de simulaciones y programas de ordenador para simuladores de vuelo a fin de recrear aspectos de la trayectoria de vuelo de la aeronave, que son de interés para la investigación.

4.4 **CURSOS ESPECIALIZADOS**

4.4.1 Se puede dictar cursos especializados a un investigador en cualquier momento después de un curso básico. Los cursos podrían aumentar las habilidades y conocimientos adquiridos por el investigador con el fin de satisfacer las necesidades de un área particular de investigación de accidentes que es relevante para sus funciones asignadas.

4.4.2 Temas como la investigación de accidentes de helicópteros, investigación de accidentes de motor de turbina a reacción, aspectos de supervivencia de accidentes, incendios y explosiones, la investigación del factor humano y organizacional, asistencia familiar y relaciones con los medios, son por lo general suficientemente amplios como para justificar un curso corto en un programa especializado.

4.4.3 La descripción de los sistemas relacionados con las tecnologías especializadas (como la cabina de cristal, sistemas **fly-by-wire**, GNSS, sistema electrónico de instrumentos de vuelo (EFIS) y EGPWS) se suele realizar durante los cursos de tipo de aeronave. Sin embargo, los cursos de tipo de aeronave no incluyen los aspectos de investigación, ni las técnicas de investigación de este tipo de sistemas complejos. Se puede obtener amplia información a partir de chips de memoria y otros circuitos electrónicos de estado sólido utilizados en los sistemas de nueva tecnología. Cada vez más, las técnicas de investigación de los circuitos electrónicos de estado sólido están cubiertos en los cursos de investigación de accidentes. Sin embargo, las autoridades de investigación de accidentes de aviación deben ponerse en contacto con los fabricantes de este tipo de sistemas para los cursos de la especialidad, ya que la mayoría de los fabricantes tienen investigadores de accidentes y personal de apoyo familiarizados con los sistemas y las técnicas de investigación necesarias para extraer la información almacenada en los sistemas referidos.

4.4.4 El aprendizaje del uso de la herramienta del sistema **ECCAIRS/ADREP**, es de suma importancia para el investigador, ya que ésta es una herramienta fundamental para la notificación de sucesos y alimentar la base de datos del **CIPAA**, la integración con otras bases de datos como la **SDCPS** y la base de datos del **ARCM**.

4.5 **CURSO PERIODICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACION**

4.5.1 **Objetivos:**

- a) Reforzar la metodología y los procedimientos para realizar la investigación técnica de los sucesos acaecidos de acuerdo con la reglamentación del **CIPAA**, de conformidad con lo establecido en el Anexo 13 de la OACI y nuevos procedimientos o directivas emanadas por la organización.
- b) Reforzar y actualizar las distintas fuentes de las que se puede obtener información y la interrelación entre las mismas según el área de conocimiento de que se trate, adaptándose para integrar equipos de trabajo interdisciplinarios.
- c) Reforzar y actualizar al personal de investigadores sobre las herramientas adecuadas para que puedan realizar un análisis lógico de los hechos y evidencias, a los fines de arribar a conclusiones comprobables.

4.5.2 **Requisitos:**

- a) El curso está orientado al personal que ya han concluido la formación inicial y básica en investigación de accidentes e incidentes, que están cumpliendo funciones como investigadores en el **CIPAA**.

4.5.3 Alcances:

a) Reforzar y actualizar los conceptos y conocimientos adquiridos durante la formación inicial y básica como investigadores de accidentes e incidentes.

Certificación de curso: Curso periódico aprobado

4.5.4 Metodología:

a) El eje metodológico del curso será la integración teórica-práctica y el uso y conocimiento de la documentación existente y las actualizaciones que se hayan realizado. El mismo se desarrollará con clases en las que se combinarán las exposiciones con estudios de casos, debates, etc. Se promoverá la reflexión y la transferencia mediante trabajos grupales. Se aplicará durante todo el curso un enfoque interdisciplinario en función del objetivo propuesto.

4.5.5 Evaluación:

a) La evaluación del curso estará centralizado en que cada investigador pueda poner en práctica sus conocimientos trabajando sobre una investigación de accidente que esté realizando.

b) En caso de que se haya actualizado la documentación y/o procedimientos referidos a la investigación o al funcionamiento del organismo, solo estos ítem serán evaluados en forma escrita y en la metodología de selección múltiple.

4.5.5 Temario

4.5.5.1 El curso periódico de investigación de accidentes de aeronaves deben cubrir en forma combinada algunas de las siguientes asignaturas, tratándose en lo posible no volverlas a impartir en el próximo curso periódico.

Curso periódico de investigación de accidentes de aviación	
Asignaturas	
Reforzar y/o actualizar	
Responsabilidades de los Estados involucrados	
Procedimientos de notificación	
Gestión de las investigaciones	
Equipo de los investigadores	
Seguridad en el sitio del accidente	
Protección de las evidencias	
Medidas iniciales en el lugar del accidente	
Técnicas de recolección de información	
Comunicación y medios de grabación	
Entrevistas de testigos.	

Grabadores de vuelo (FDR, CVR) y grabaciones del ATS	
Aeronavegabilidad aplicada	
Incendios y explosiones	
Supervivencia	
Estructuras	
Sistemas	
Aerodinámica	
Plantas de poder	
Aeronaves de ala rotatoria	
Factores humanos y organizacionales (FHOs)	
Medicina aeronáutica y patología,	
Métodos de análisis de la información recolectada sobre los hechos	
Redacción de informes	
Medios de comunicación y relaciones públicas	

4.5.5.2 Desglose detallado de los temas deberán referirse al Punto 4.2.6.2 y se deberá tener en cuenta que los temas en las asignaturas a impartir pueden ser parciales de acuerdo al diagnóstico realizado por la organización y que deben reforzarse y/o actualizarse.

Adjunto A

Formulario de: Plan de Desarrollo Individual

CIPAA – Investigador de accidentes de aeronaves

Nombre del investigador			
Cargo (OPS/AIR/ATC/etc.):			
Grado o posición:			
Nombre del supervisor:			
Conocimiento, habilidad y experiencia	Nombre del curso	Fecha del curso o instrucción	Observaciones
Procedimientos de respuesta inicial			
Procedimientos sobre llamadas			
Notificación a las autoridades nacionales y organizaciones			
Seguridad de los registradores y grabaciones.			
Jurisdicción y seguridad en el lugar del accidente			
Seguridad del investigador – instrucción y equipo sobre peligros biológicos			
Seguridad del investigador – incluyendo familiarización con el stress psicológico			
Coordinación para la recuperación de restos humanos			
Solicitud de autopsias			
Asistencia a familiares			

Procedimientos de investigación			
Autoridad y responsabilidades			
Tamaño y alcance de la investigación			
Gestión de la investigación (líder de grupo e IIC) en la escena			
Uso de especialistas			
Participantes en la investigación, representantes acreditados, asesores y observadores			
Trato con los medios de prensa			
Procedimientos de especialistas (operaciones, aeronavegabilidad, factores humanos, etc.)			
Elaboración de informes			
Correspondencia interna y externa			
Especialista en notas de campo e informes factuales			
Especialista en informes y análisis			
Recomendaciones de seguridad operacional			
Informes finales			
Seminarios y asistencia a reuniones			
Sociedad Internacional de Investigadores de Seguridad Aérea (ISASI)			
Fundación de Seguridad de Vuelo (FSF)			
Seminarios relacionados para especialistas técnicos			

Grupos de trabajo de la OACI			
Grupos de trabajo regionales			
Otros			
Cursos básicos o avanzados especializados asistencia y certificados – Después de ser contratado			
Nombre del curso o institución	Fechas	Observaciones (Certificados, etc.)	
Instrucción periódica			
Nombre del curso o institución	Fechas	Observaciones (Certificados, etc.)	

Instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) (mínimo dos casos)			
Identificación de accidentes	Fechas	Observaciones	
OJT – accidente doméstico			
OJT – accidente doméstico			

Participación como observador (OJT) en investigaciones efectuadas por otros Estados			
Identificación de accidentes	Fechas	Observaciones	

BIBLIOGRAFIA

1. Anexo 13, OACI - Investigación de accidentes e incidentes de aviación.-
2. Doc. 9756, OACI - Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación.-
3. Doc. 9683, OACI - Manual de instrucción sobre factores humanos.-
4. Cir. 298, OACI - Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación.-
5. Cir. 315, OACI - Riesgos en los lugares de accidentes de aviación.-
6. Reglamentos.-