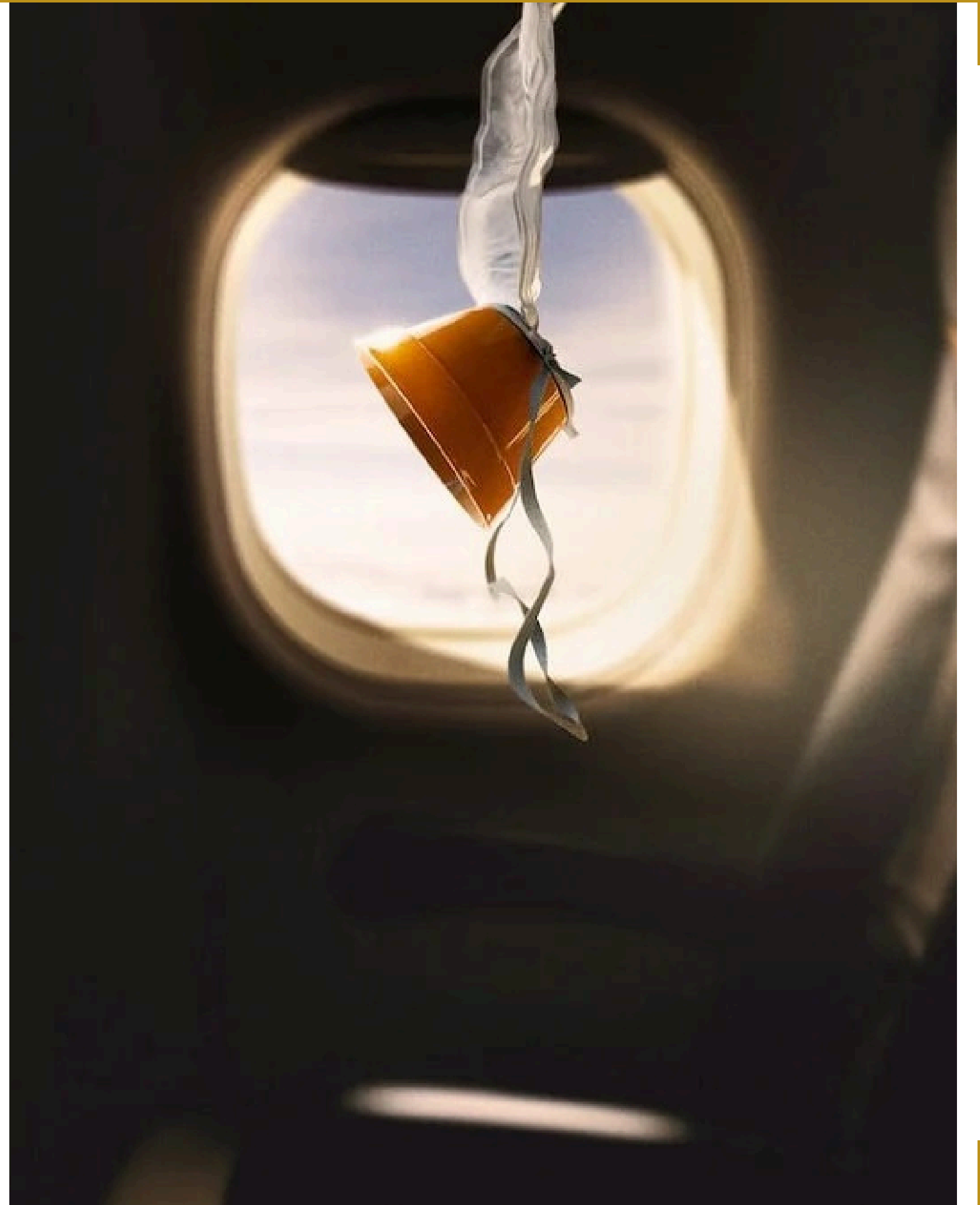


PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA





EMERGENCIA

Definicion

Se consideran emergencias, aquellos eventos que causan una situación de peligro para el avión y sus ocupantes donde se requiera por parte de la Tripulación una acción pronta y distinta a las que normalmente se toman en un vuelo rutinario



Evacuacion
Tiempo NO
mayor de
90 segundos



Clasificacion de
Emergencia.
PREVISTA E
INPREVISTA



Tipos
AGUA
TIERRA





Factores que
Influyen en
una Emergencia

Prevencion

1

Debe iniciarse en la fase de planificación del vuelo. Es por ello que las Tripulaciones deben emplear al máximo la coordinación y buena comunicación entre ellos y ser lo suficientemente claros en el Briefing y Debriefing

Psicológico

2

los Tripulantes de Cabina, que ante cualquier situación de emergencia o reacción adversa por parte de un pasajero, debe mantener calma y control, apoyándose siempre en sus conocimientos y buen juicio.

Equipajes

3

Agentes agresores en una situación de emergencia en las etapas críticas (despegues y aterrizajes), han sido sin lugar a dudas, el permitir que los pasajeros lleven consigo equipajes de mano demasiado grandes (sillas para bebés, porta equipajes, paraguas).

CLASIFICACION

de Emergencias

PREVISTAS
IMPREVISTAS



IMPREVISTA

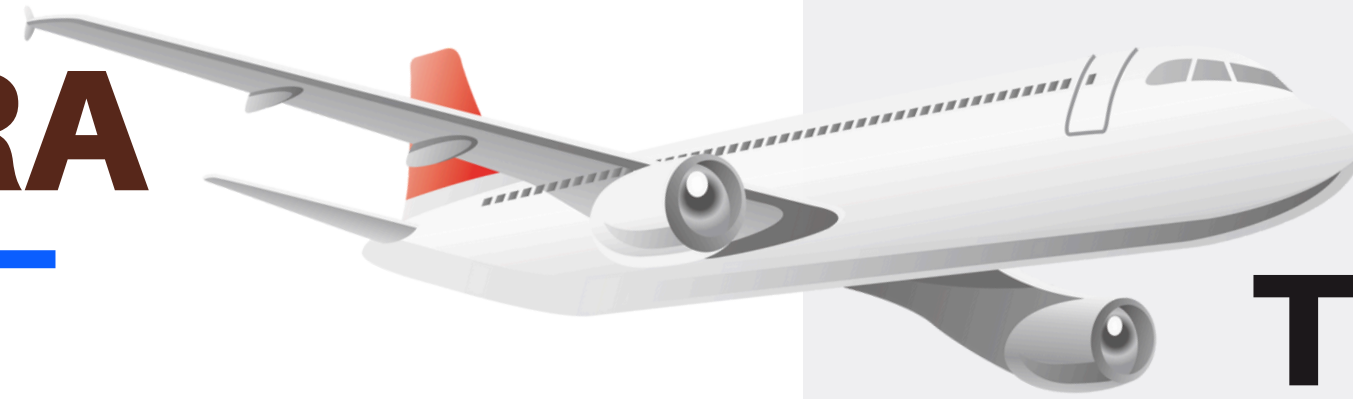
Es la situación de emergencia en la cual no hay tiempo para preparar la cabina de pasajeros .



PREVISTA

Es la situación de emergencia en la cual hay tiempo para preparar la cabina de pasajeros para un impacto así como para una posterior evacuación.

PREVISTA TIERRA



TEST

En ésta emergencia el Comandante de la aeronave, con alguna señal establecida (**seis (6) timbrazos por ejemplo**), debe llamar al Jefe de Cabina.

El Jefe de Cabina debe escribir los detalles del aleccionamiento verbal suministrado por el Comandante de la Aeronave y sincronizar su reloj conjuntamente con la Tripulación de Mando por medio del TEST

T Tipo de Emergencia

E Evacuación

S Señales

T Tiempo Disponible

COMANDOS

**PREVISTA
TIERRA**

- TEST
- 1000 * LUCES DE EMERGENCIA/ TRIPULACION TOMAR SUS PUESTOS
- 200* POSICION PARA EL IMPACTO
- TRIPULACION DE CABINA TOMAR SUS PUESTOS
- **POSICION PARA EL IMPACTO**
- EVACUACION, EVACUACION, EVACUACION

INICIAR

·EMERGENCIA ABRAN SU
CINTURON
ABANDONEN EL AVION

DIRIJIR

PUERTAS

SALTE DESLICESE ALEJESE DEL
AVION

VENTANILLAS DE EMERGENCIA

UNA PIERNA PRIMERO, LUEGO LA
CABEZA, APURESE ALEJESE
DEL AVION

COMANDOS

IMPREVISTA TIERRA

- 6 TIMBRES
- 1000* LUCES DE EMERGENCIA /TRIPULACION DE CABINA TOMAR SUS PUESTOS
- 200* POSICION PARA EL IMPACTO
- **AGACHENSE, MANTÉNGANSE ABAJO**
- EVACUACION, EVACUACION, EVACUACION

INICIAR

·EMERGENCIA ABRAN SU
CINTURON
ABANDONENEL AVION

DIRIJIR

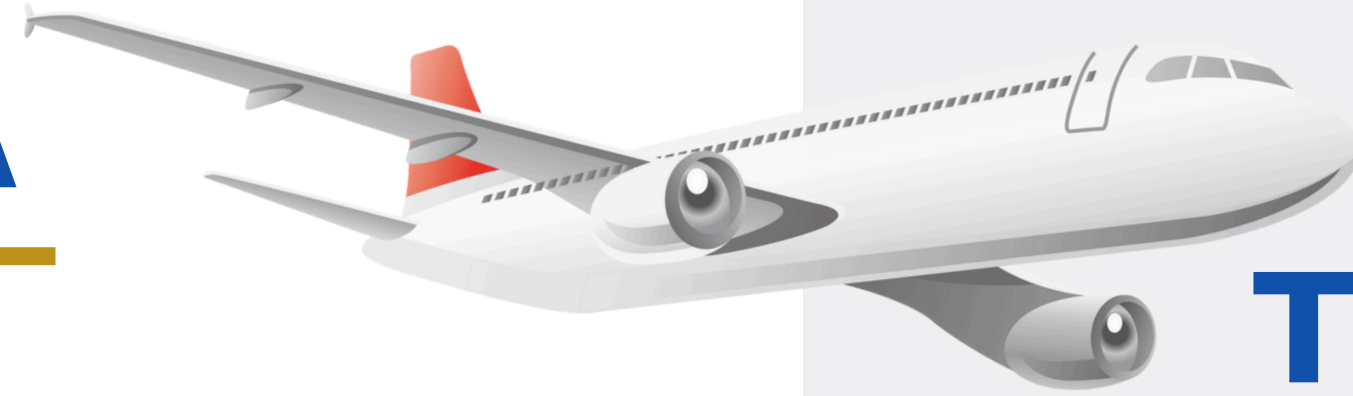
PUERTAS

SALTE DESLICESE ALEJESE DEL
AVION

VENTANILLAS DE EMERGENCIA

UNA PIERNA PRIMERO, LUEGO LA
CABEZA, APURESE ALEJESE
DEL AVION

PREVISTA AGUA



TEST

En ésta emergencia el Comandante de la aeronave, con alguna señal establecida (**seis (6) timbrazos por ejemplo**), debe llamar al Jefe de Cabina.

El Jefe de Cabina debe escribir los detalles del aleccionamiento verbal suministrado por el Comandante de la Aeronave y sincronizar su reloj conjuntamente con la Tripulación de Mando por medio del TEST

- T** Tipo de Emergencia
- E** Evacuación
- S** Señales
- T** Tiempo Disponible

COMANDOS

PREVISTA AGUA

- TEST
- 1000 * LUCES DE EMERGENCIA/ TRIPULACUIN TOMAR SUS PUESTOS
- 200* POSICION PARA EL IMPACTO
- **POSICION PARA EL IMPACTO**
- EVACUACION, EVACUACION, EVACUACION

INICIAR

·EMERGENCIA, ABRAN SU CINTURON
PERMANEZCAN SENTADOS
USTED Y USTED TRAIGAN ESE BOTE HACIA...

DIRIJIR

PUERTAS

INFLE SU CHALECO,
ABORDE EL BOTE

VENTANILLAS DE EMERGENCIA

UNA PIERNA PRIMERO, LUEGO LA
CABEZA, INFLE SU CHALECO
ABORDE EL BOTE

COMANDOS

IMPREVISTA AGUA

- 6 TIMBRES
- 1000´ LUCES DE EMERGENCIA / TRIPULACION DE CABINA TOMAR SUS PUESTOS
- 200* POSICION PARA EL IMPACTO
- **AGACHENSE, MANTÉNGANSE ABAJO**
- EVACUACION, EVACUACION, EVACUACION

INICIAR

·EMERGENCIA, ABRAN SU CINTURON
PERMANEZCAN SENTADOS CHALECOS DEBAJO DE SUS ASIENTOS, PONGANSELO
,OBSERVENME. QUITENCE LOS ZAPATOS
USTED Y USTED TRAIGAN ESE BOTE HACIA...

DIRIJIR

PUERTAS

INFLE SU CHALECO,
ABORDE EL BOTE

VENTANILLAS DE EMERGENCIA

UNA PIERNA PRIMERO, LUEGO LA
CABEZA, INFLE SU CHALECO
ABORDE EL BOTE

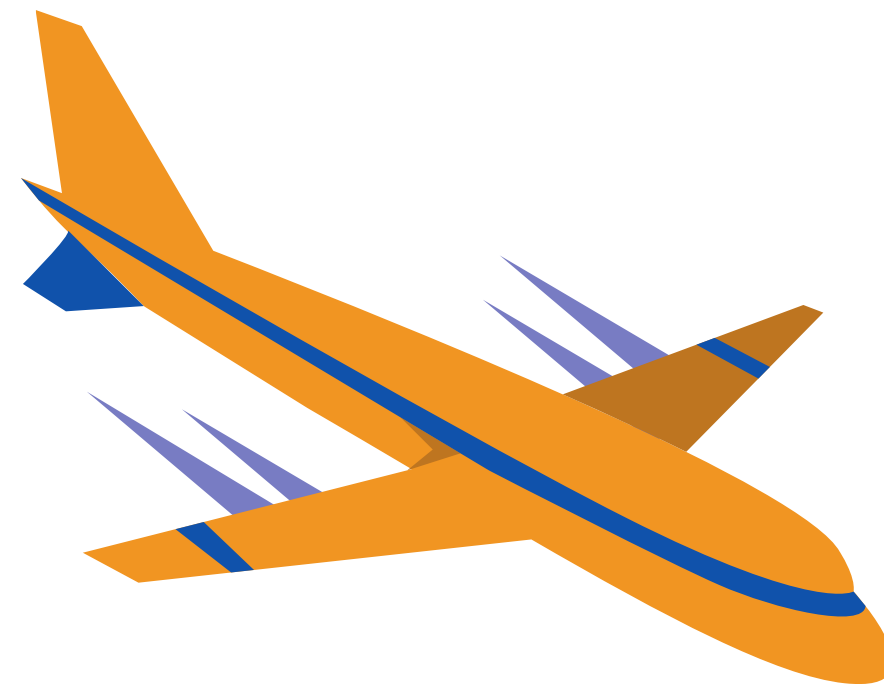
COMANDOS PARA EL PASAJERO

PREVISTA

IMPREVISTA

POSICION PARA EL IMPACTO

**AGANCHENSE MANTENGANSE
ABAJO**



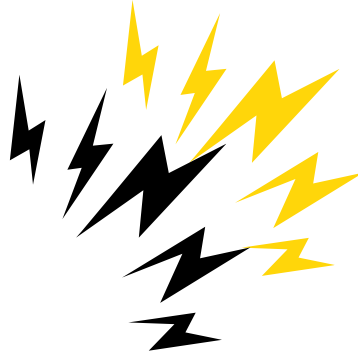
TCP Parte Delentera



TCP Parte Trasera



POSICIONES PARA EL IMPACTO



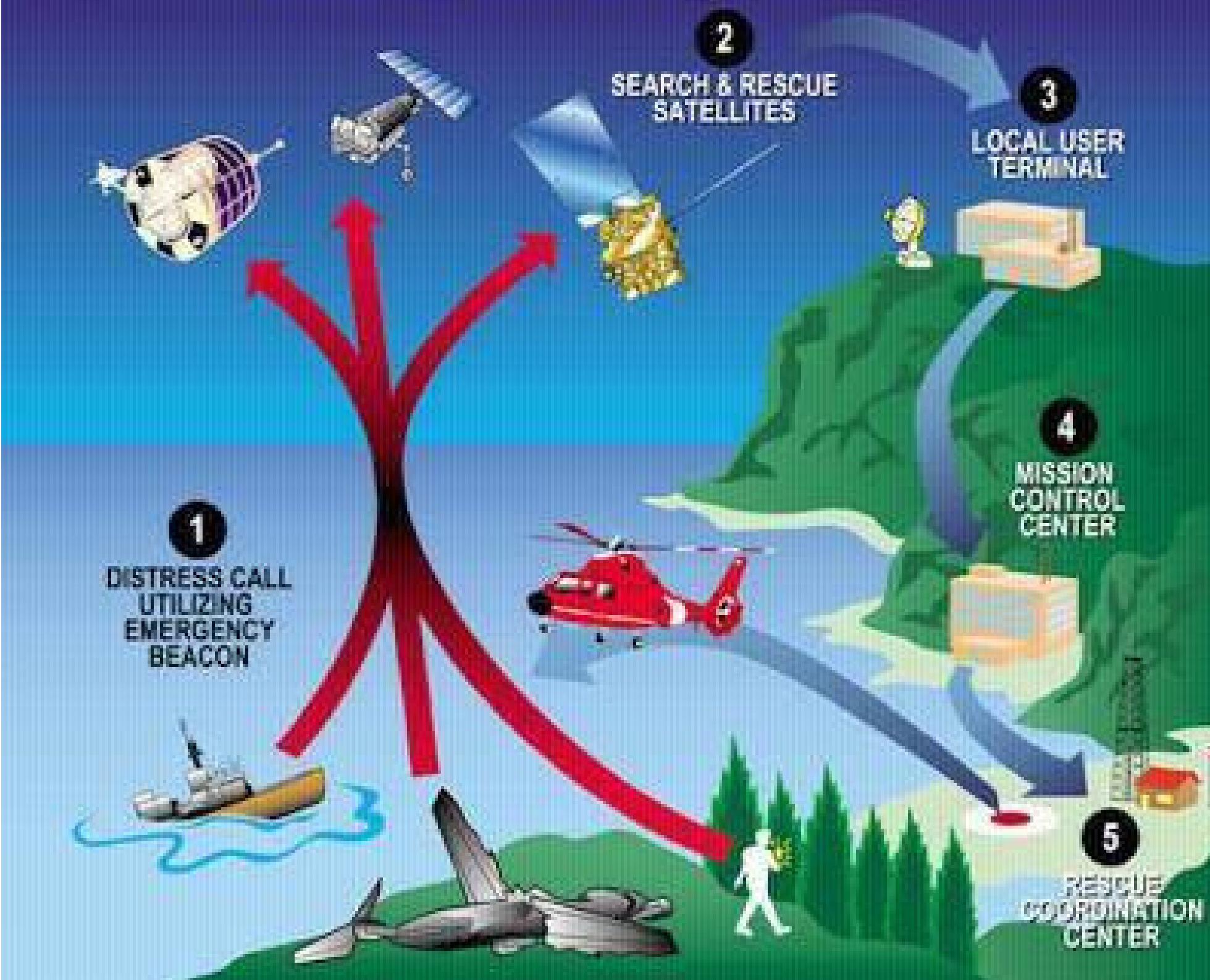
Cabeza hacia Atrás, pegando la espalda al espaldar del JumpSeat con los pies firmes en el piso del avión y rodillas distanciadas manos sujetando el JumpSeat

Cabeza hacia Delante, Barbilla pegada al torax pegando la espalda al espaldar del JumpSeat con los pies firmes en el piso del avión y rodillas distanciadas manos sujetando el JumpSeat

Objetivo:

Cuidar la Cervical y Columna

COSPAS-SARSAT System Overview



SUPERVIVENCIA EN TIERRA

FASES

1. Fase de Notificación y Acción Inmediata

Corresponde al envío por radio de la llamada internacional "MAY DAY" (MEI DEI) repetida tres (3) veces, identificación y tipo de aeronave, causa de la emergencia, hora estimada y posición del contacto, número de personas a bordo, equipo de emergencia disponible



2. Fase de Protección y Salvamento de Urgencia

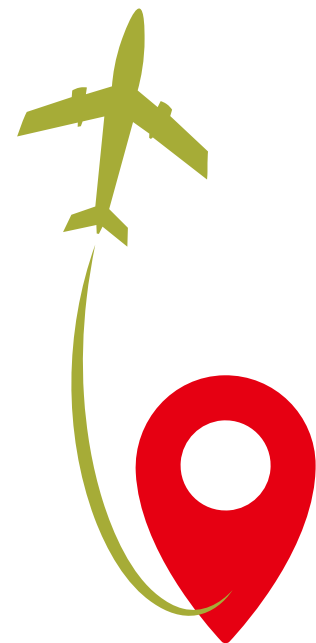
Corresponde a la fase de posiciones y uso de elementos de protección de los ocupantes para reducir el efecto del impacto, así como el abandono rápido y coordinado de la aeronave, utilizando los medios de escape y los recursos disponibles al efecto (cuerdas de escape, chalecos, hacha, etc.). Incluye también la atención inmediata a prudente distancia de la aeronave, de las personas con lesiones.

SUPERVIVENCIA EN TIERRA

3. Fase de señalización:

Ésta fase debe iniciarse paralelamente al auxilio de los lesionados. Esto debe permitir que aeronaves que hayan escuchado la llamada de auxilio por radio, localicen el sitio del accidente.

Recuerde lo referente al uso de señales de emergencia de las radio balizas (radio impacto o radio balizas indicadoras de posición).



4. Fase de Refugio y Subsistencia

Comprende todas aquellas medidas que adoptan los sobrevivientes para mantenerse con vida y lograr la recuperación progresiva de los lesionados o al menos su estabilización, de tal forma que no ocurran pérdidas de vida adicionales a las del impacto. Por lo general, se debe procurar que ésta fase ocurra en las proximidades de la aeronave caída, donde se debe lograr refugio parcial y una localización aérea y terrestre más eficaz, así como obtención de recursos adicionales para sobrevivir.



SUPERVIVENCIA EN TIERRA

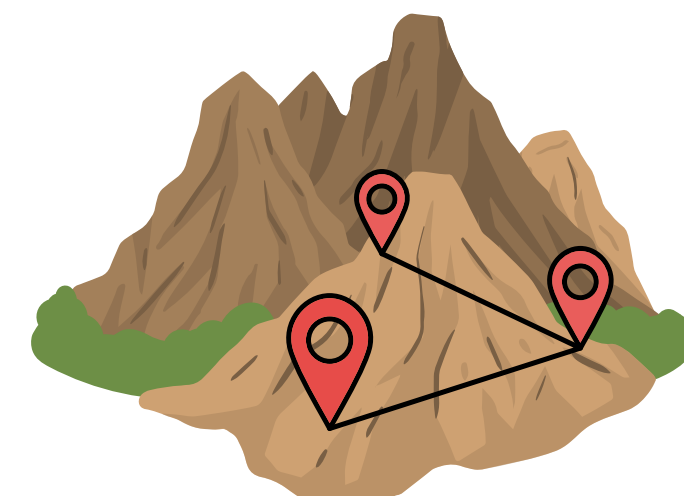
4. Fase de Refugio y Subsistencia



Esta fase se iniciará procurando un refugio (inicialmente techo) para los ocupantes. En forma rápida se logra utilizando los botes salvavidas y los techos o cobertores rojos de los mismos, lográndose aumentar la posibilidad de localización del sitio. En su defecto, el uso de hojas de gran tamaño, ramas y troncos delgados, amarrados con raíces colgantes finas suplirá convenientemente la protección deseada.



En áreas de alta montaña (páramos andinos) la ausencia de árboles medianos o altos se suplirá con cavidades en las rocas, uso de los botes salvavidas y de las hojas de frailejones que proveen un excelente medio aislante contra el suelo frío del área.



SUPERVIVENCIA EN TIERRA

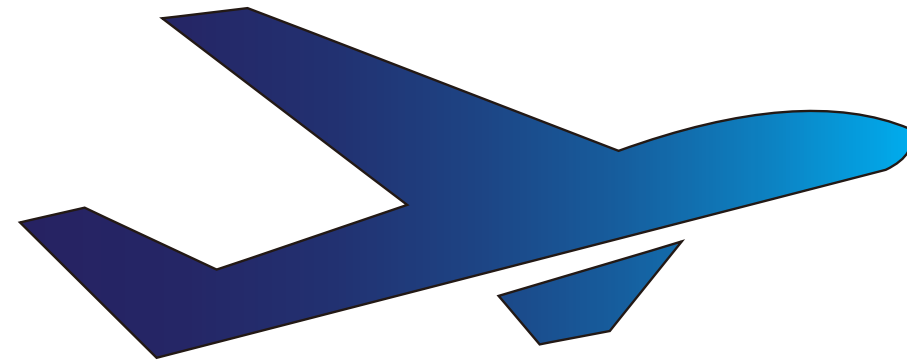
4. Fase de Refugio y Subsistencia

Seguidamente se debe iniciar una fogata que además de calentar el ambiente, provea de un medio de señales adicionales, muy efectivo en zonas selváticas. Para iniciar un fuego se necesitará algún material de fácil combustión como pedacitos de goma, de madera, de corteza de árboles, papel, hojas secas, etc. Un poco de combustible derramado sobre estos materiales ayudará a iniciar la combustión. El fuego les permitirá a los sobrevivientes secarse, efectuar señales, hervir agua y cocinar.

A esto le seguirán las actividades para obtener agua potable (de lluvia, de bejuco, ríos cercanos, lechos de arroyos secos, etc.), alimentos (frutas silvestres previamente reconocidas como comestibles, tallos internos de palmas, insectos, reptiles y mamíferos diversos).



SUPERVIVENCIA EN TIERRA



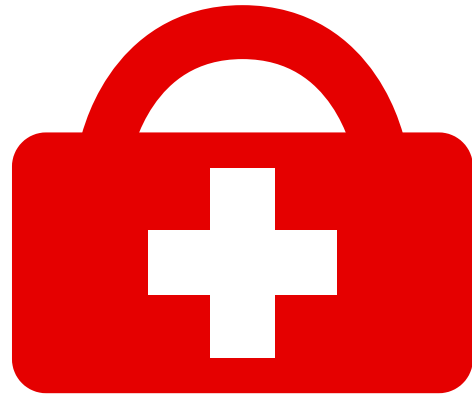
S.O.S

NOTA: El cuerpo puede resistir semanas sin alimentos, pero no vivir mucho tiempo sin agua, especialmente en zonas calurosas en donde se pierden grandes cantidades de ésta por el sudor.

En ésta fase, con la ayuda de un cuchillo u otros elementos cortantes, se pueden confeccionar plataformas para descansar a cierta altura del suelo, estantes para mantener equipos, alimentos protegidos, recipientes y utensilios diversos, incluyendo también armas, equipo de pesca y trampas.

Al elegir el sitio del campamento no deben olvidarse las precauciones para sitios seguros contra inundaciones por crecientes repentinas, amenaza de derrumbes o avalanchas y lugares expuestos al efecto de los vientos.

SUPERVIVENCIA EN TIERRA



Fase de Desplazamiento

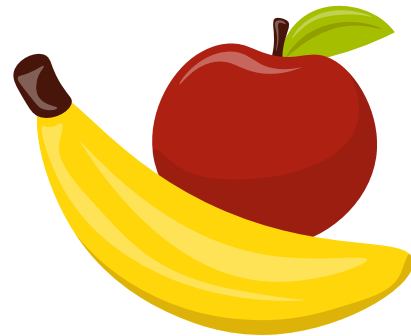


En ciertas circunstancias en las cuales los sobrevivientes observen que aún transcurridos varios días, su posición no ha sido localizada, o que al ocurrir el accidente la tripulación haya observado cercanía de áreas habitadas, puede ser conveniente iniciar el desplazamiento (casi siempre parcial) de un grupo de sobrevivientes en buen estado de salud para alcanzar un lugar poblado desde el cual se logre la asistencia al resto del grupo afectado.

SUPERVIVENCIA EN TIERRA



Esta fase requiere una minuciosa preparación, dejar una nota en el sitio del accidente indicando hacia donde se procede, los pormenores de fecha, hora de salida, equipo que se lleva, personas involucradas, etc. Debe llevarse una brújula, alimentos y dejar señales bien visibles a ambos lados del tronco, para que se vean y en caso de necesidad, retornar a dicho sitio; se aconseja colocar tres (3) marcas a cada lado del tronco a modo de cortes superficiales con un pequeño tajo.



En caso de no contar con objetos cortantes, basta que se doblen pequeños arbustos que se encuentren en la dirección de avance, utilizando solamente los dedos.

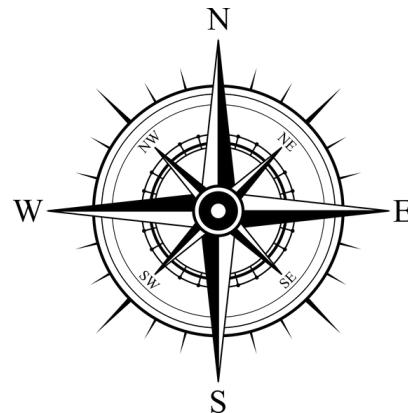
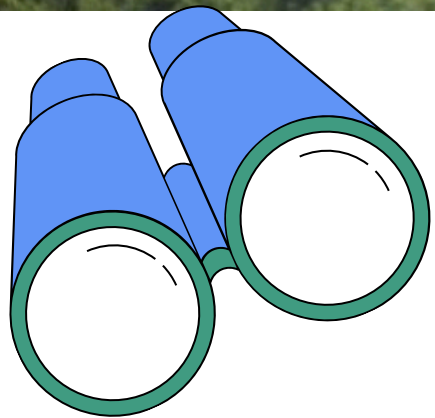
SUPERVIVENCIA EN TIERRA

Esta fase implica mucho riesgo y sólo debe realizarse en caso de comprobada necesidad, cuidando al máximo la marcación para regresar al sitio del accidente o guiar sin pérdida de tiempo a los grupos de rescate al lugar del siniestro.

De ser posible, el grupo que se desplaza debe mantener un croquis de la ruta cubierta, indicando rumbos seguidos, horas caminadas y ríos o cañones atravesados o bordeados. Se debe señalar también la dirección del curso del agua en cada caso



SUPERVIVENCIA EN TIERRA



Fase de Rescate

Esta fase marca la culminación de la supervivencia, y por ser un momento de alta tensión y ansiedad, debe ser enfrentada con mucha serenidad, extremando las medidas de seguridad, y sobre todo, tratando de cooperar con los grupos de rescate que acuden al auxilio, siguiendo sus indicaciones y evitando tomar iniciativas que comprometan al éxito de esta fase. Es posible que como antesala del rescate, se efectúe un lanzamiento de carga en paracaídas para facilitar la operación. Podrá incluir, entre otros equipos, un pequeño radiotransmisor para hacer contacto con los aviones o helicópteros de rescate. Se debe ser breve en las transmisiones e informar con exactitud los detalles que se soliciten.

Puede ocurrir que el personal de rescate salte en paracaídas o descienda desde helicópteros mediante cuerdas de nylon o escaleras flexibles. Esté atento a estas operaciones; si cuenta con el radio lanzado previamente, informe a los pilotos de rescate para sus unidades aéreas y la distancia que lo separa de obstáculos o del suelo.

Manténgase siempre en una posición desde la cual usted y su grupo sean visibles por la tripulación de rescate, nunca se acerque a la unidad de helicóptero a menos que así le pida el piloto y en éste caso, siempre por el lado de la aeronave, nunca de frente o por la cola, sino con cierta separación lateral.



SUPERVIVENCIA EN TIERRA



CODIGOS DE SEÑALES VISUALES

- TIERRA/ AIRE
- AIRE / TIERRA

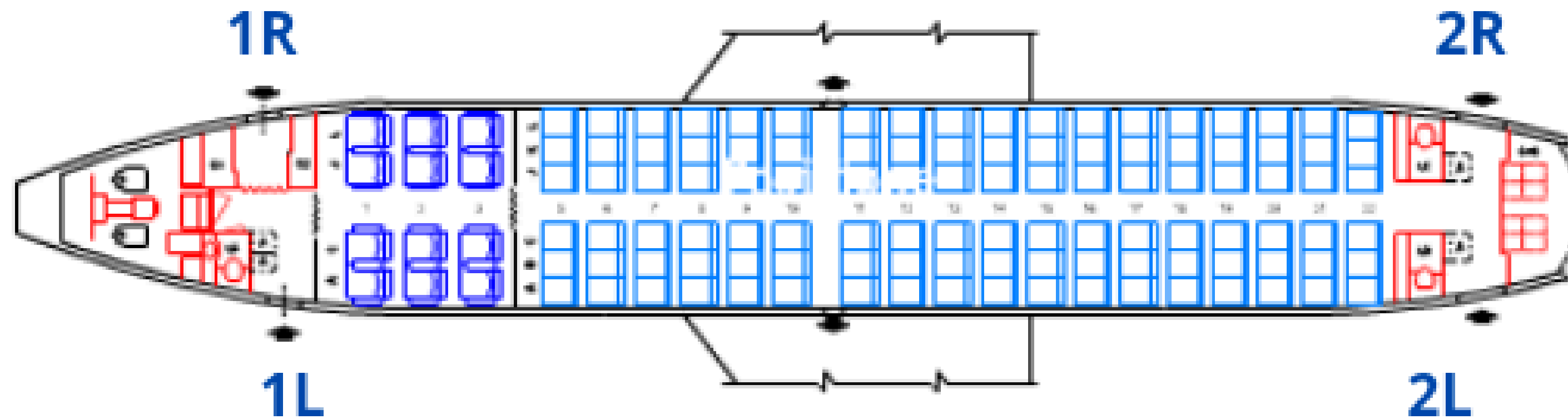


SEÑALES

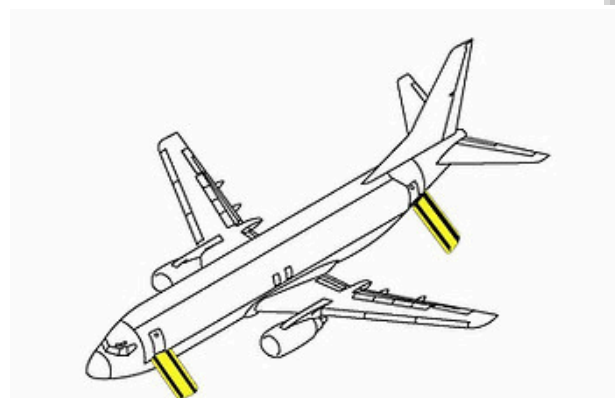
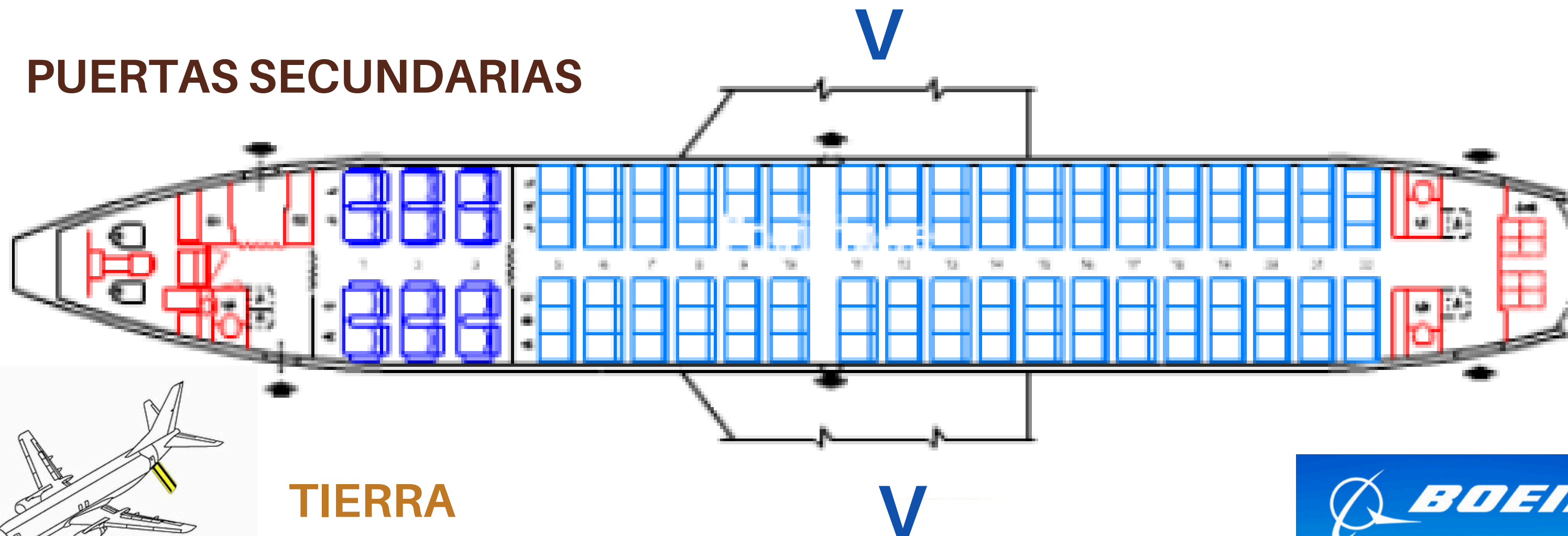
- RADIO
- HUMO
- LLAMAS
- ESPEJOS



PUERTAS PRIMARIAS



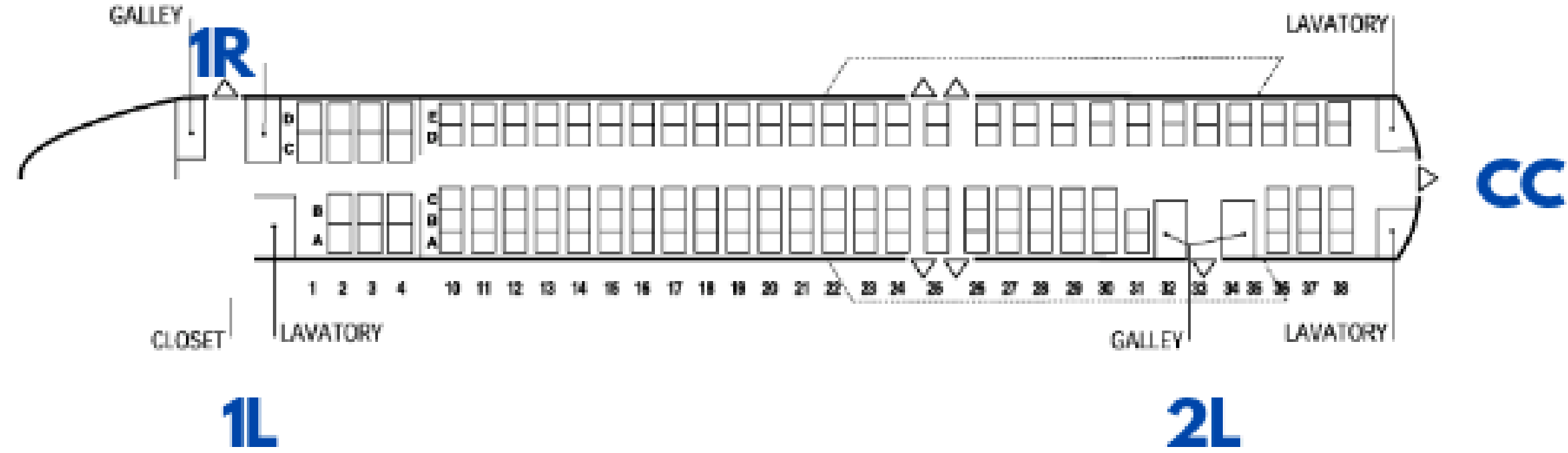
PUERTAS SECUNDARIAS



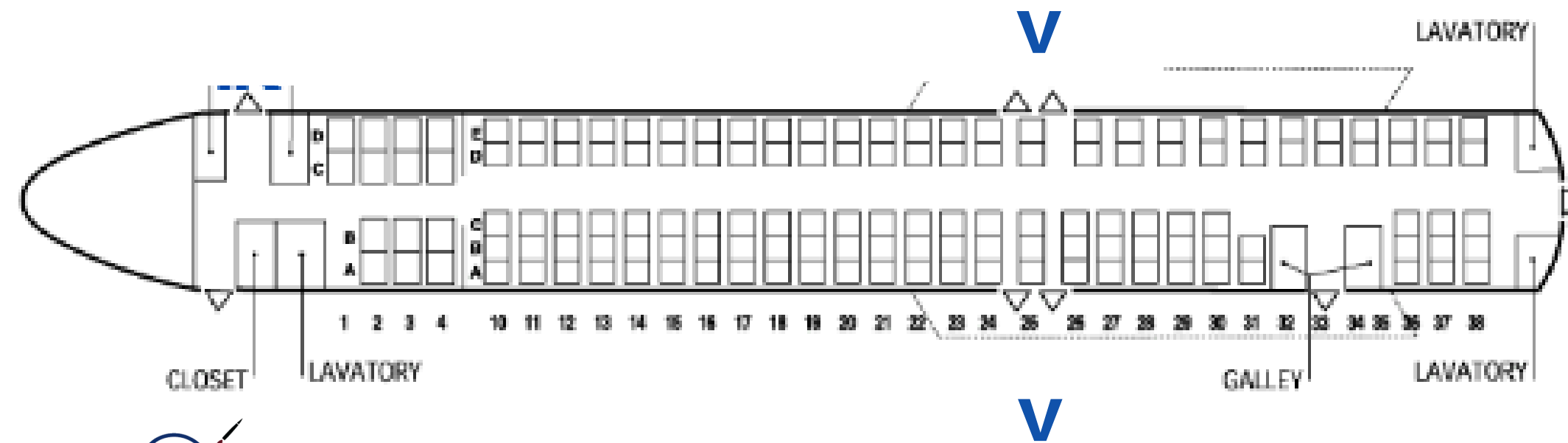
TIERRA



PUERTAS PRIMARIAS



PUERTAS SECUNDARIAS



TIERRA



SUPERVIVENCIA EN AGUA

Fase de Navegabilidad

Hay tres (3) condiciones que deben cumplirse para hacer el bote navegable:

1. **Distribución Equitativa del Peso:** distribuya equitativamente a todos los pasajeros alrededor del bote, sentados con las piernas estiradas hacia la parte central.
2. **Inflar la Sección Central:** la sección central del bote salvavidas se debe inflar manualmente con la bomba que se encuentra dentro del equipo de supervivencia o guardada en un bolsillo entre las dos cámaras fuera del bote. Una vez inflada, le dará al bote mayor rigidez y flotabilidad. Revise la presión de las cámaras de flotación, por si fuera necesario inflarlas más.
3. **Revisar el ancla:** está guardada en un bolsillo entre las dos cámaras fuera del bote. Debe ser lanzada al agua y ser chequeada para verificar que no esté enredada. Sus funciones son: reducir la deriva y no permitir que el bote gire sobre su eje, y reducir la posibilidad de capoteo en aguas turbulentas.

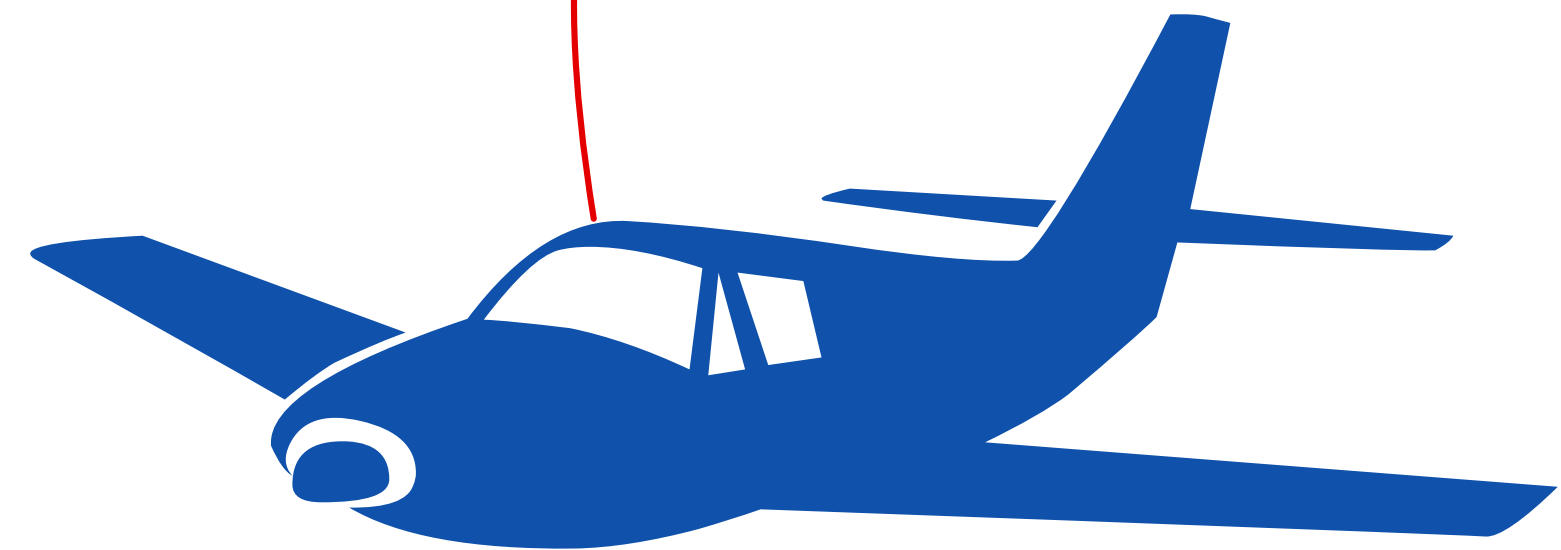
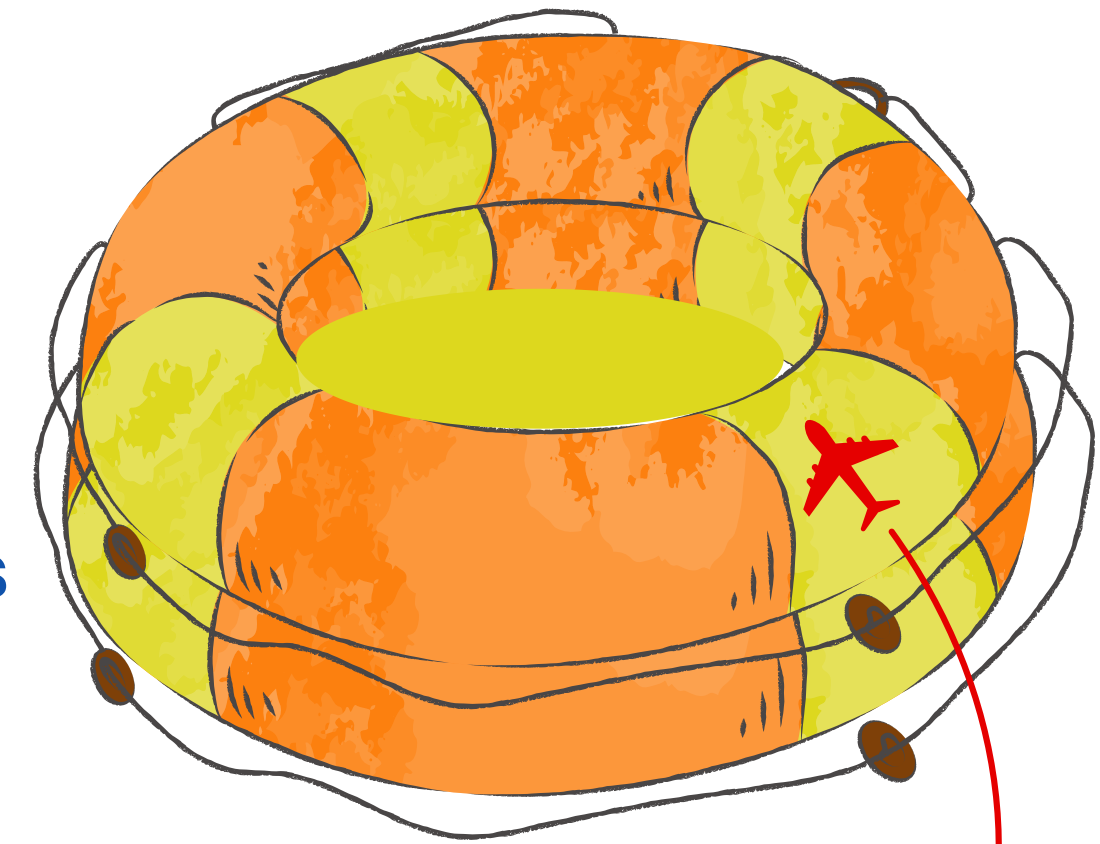


SUPERVIVENCIA EN AGUA

Utilice la cuerda de rescate en el auxilio del resto de los pasajeros que permanezcan en el agua. Una los botes con las cuerdas de rescate evitando el roce o fricción entre ellos.

Es imprescindible que cada bote tenga un tripulante que lo comande y garantice el uso del equipo de emergencia del bote salvavidas.

Para navegar aprovechando el viento podrá improvisarse una vela con el toldo de la balsa; no olvidar levantar el ancla

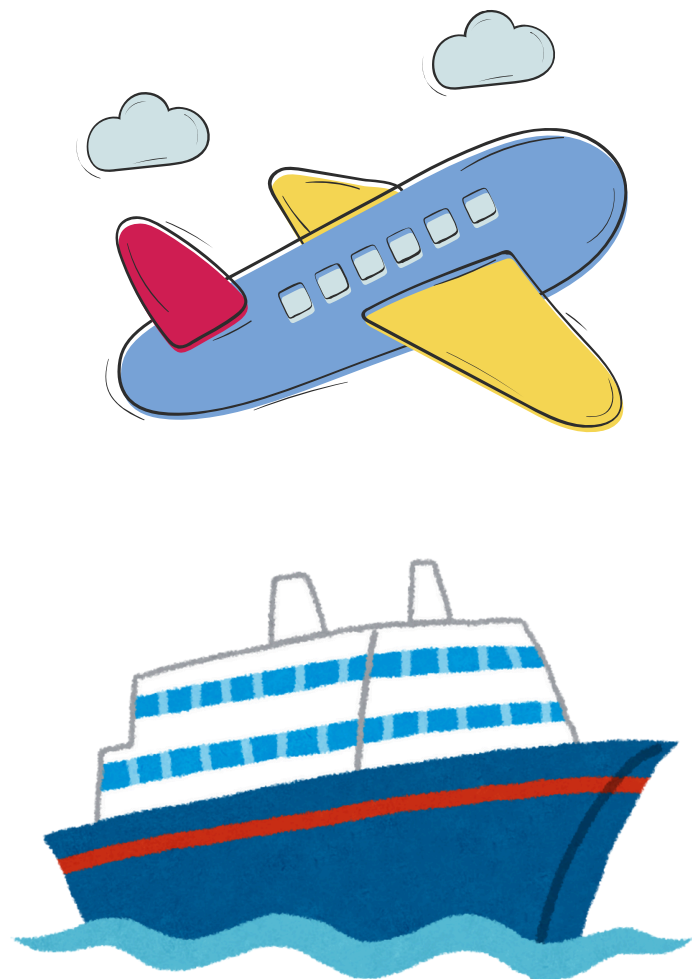


FASE DE SEÑALIZACION:

En el equipo de supervivencia, que esta en el bote salvavidas, encontramos también un Kit de señalización, el cual debe ser utilizado en forma racional y efectiva en el momento oportuno, cuando un avión o un barco, sea visto u oído, permitiendoles de esta forma dar con la ubicacion de los botes salvavidas este Kit lo componen:



BENGALAS PLÁSTICAS MK-4
TINTA MARCADORA DE AGUA (Fluoresceína)
ESPEJO PARA SEÑALES
SILBATO
LINTERNA



Fase de Supervivencia

Equipo de supervivencia en agua

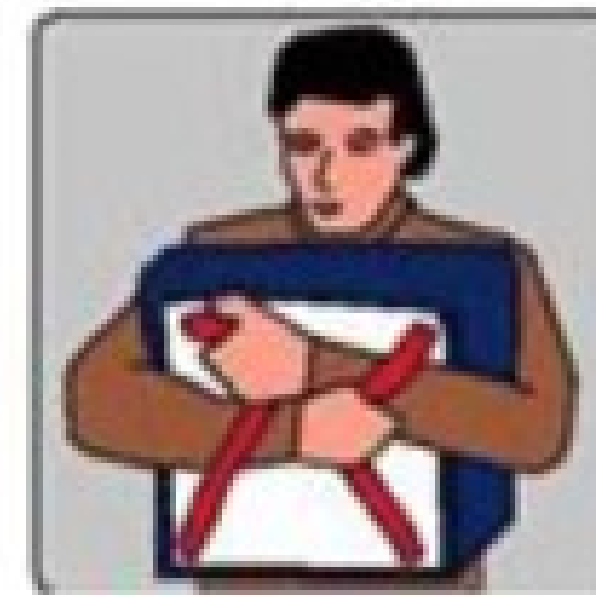


El equipo de supervivencia del bote salvavidas se encuentra ubicado dentro de un paquete atado al bote salvavidas; es importante que mantenga guardado en su respectivo compartimiento todo el equipo que no esté usando o mantenerlo atado a las cintas alrededor del bote. Conozca de lo que dispone y sea capaz de obtener cualquier cosa que requiera inmediatamente.

LO MÁS IMPORTANTE DURANTE LA SUPERVIVENCIA ES UNA ACTITUD MENTAL POSITIVA Y EL DESEO DE VIVIR.

NO BEBER AGUA DE MAR NI BEBIDAS ALCOHÓLICAS

COJIN DEL ASIENTO COMO ELEMENTO DE FLOTACION



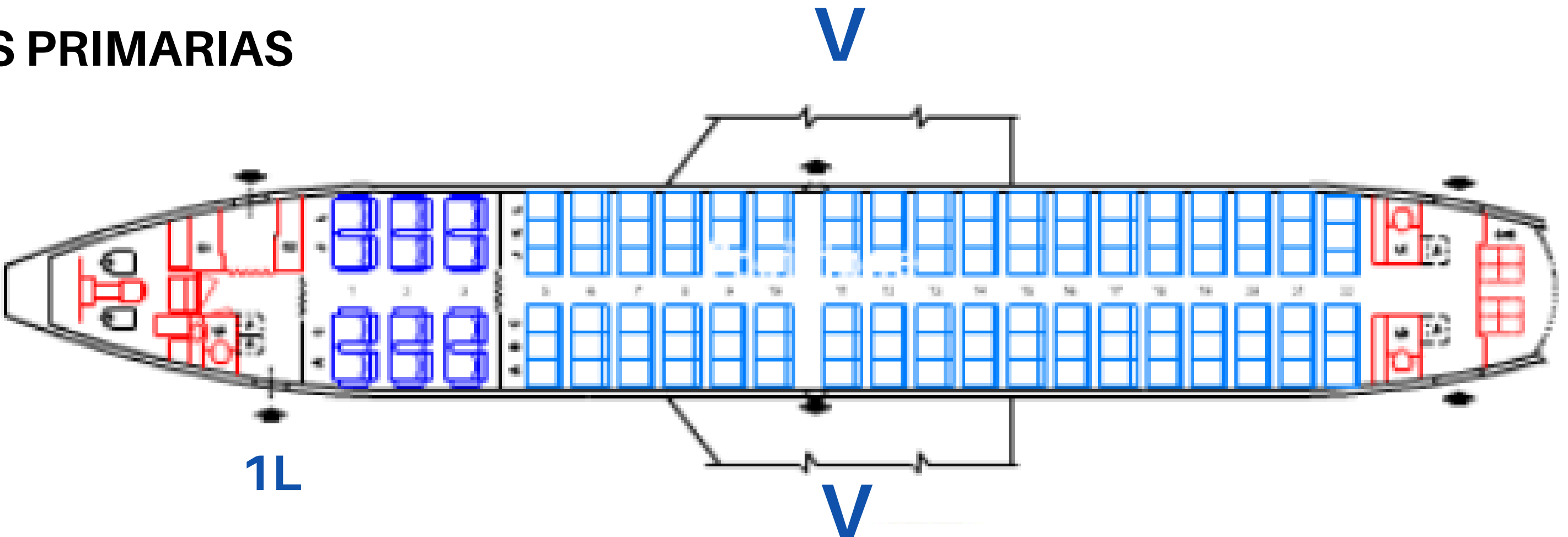
Características

- * parte superior con tapiz
- * parte inferior con 2 correas paralelas de sujecion
- * parte inferior de mayor grosor
- * etiqueta que identifica su condición como flotacion
- * sujeto a la estructura del asiento con velcro

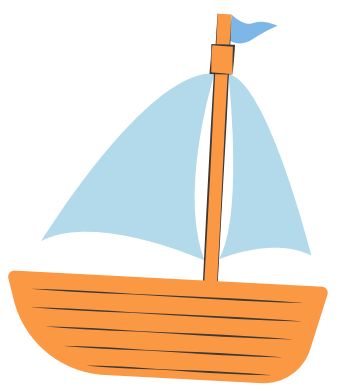
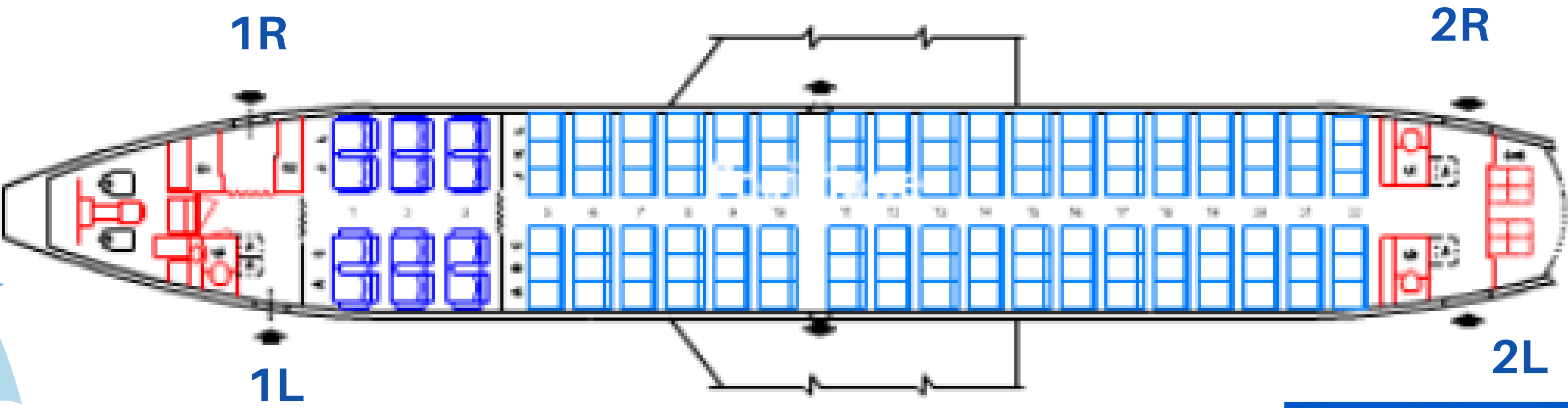
USO

1. Retirar el cojin de la estructura del asiento
2. Abrazar el cojin con el tapiz hacia el cuerpo y la parte de mayor grosor hacia arriba
3. Sujetar las correas con los brazos cruzados
4. Mantener el menton apoyado sobre el borde

PUERTAS PRIMARIAS



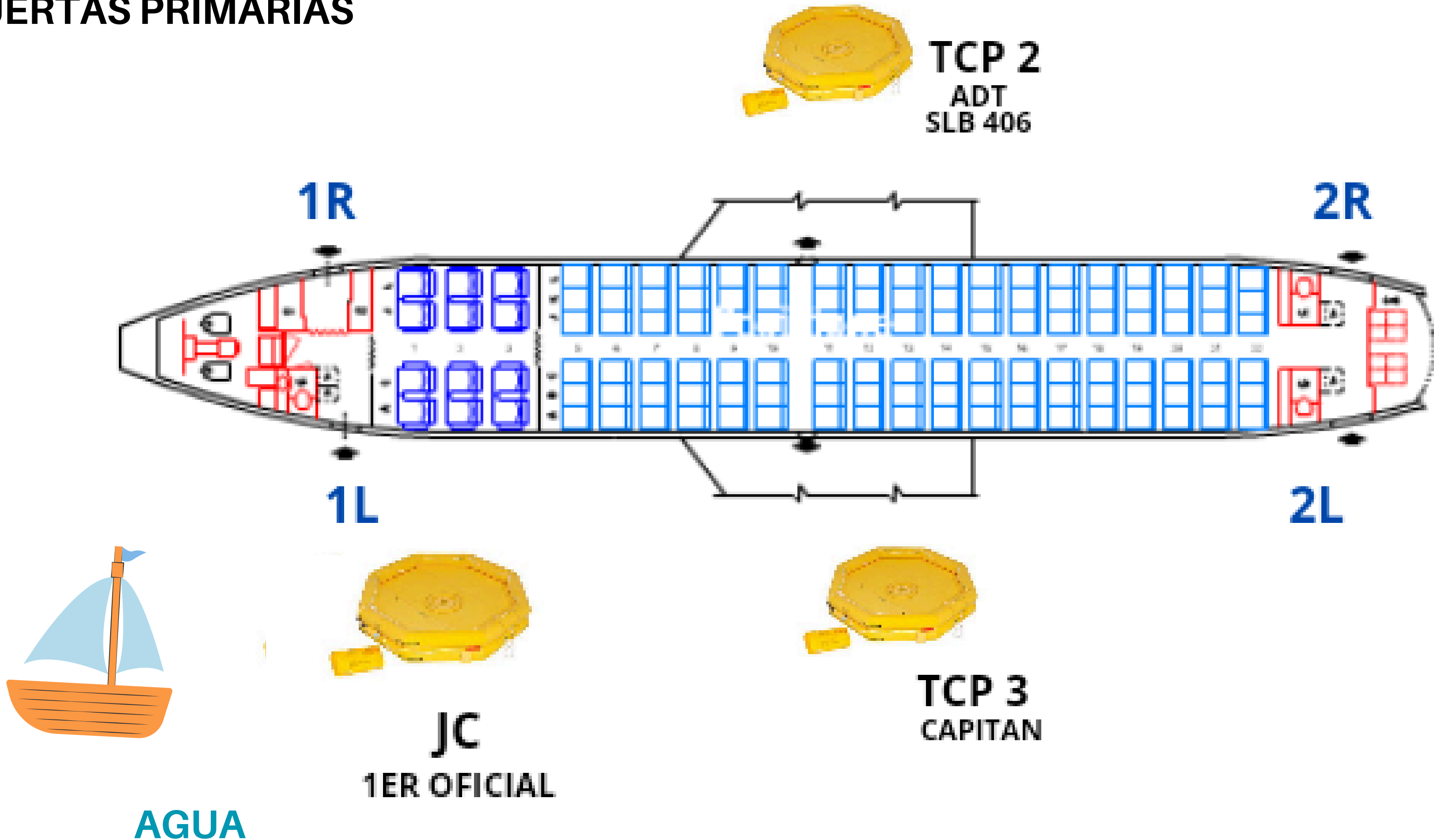
PUERTAS SECUNDARIAS

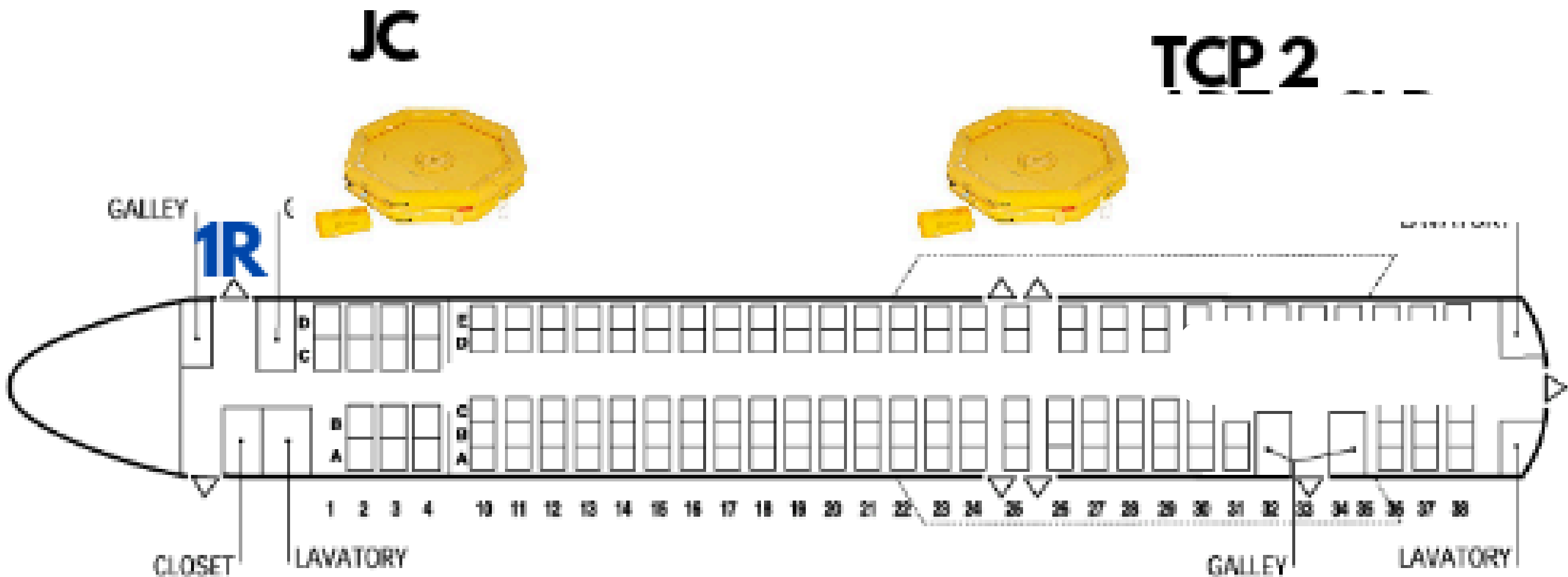


AGUA



PUERTAS PRIMARIAS



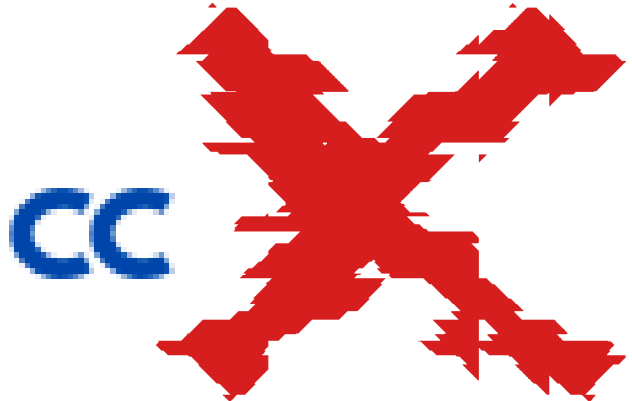


1L

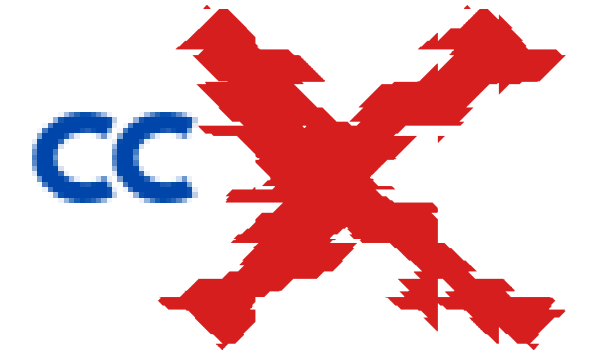
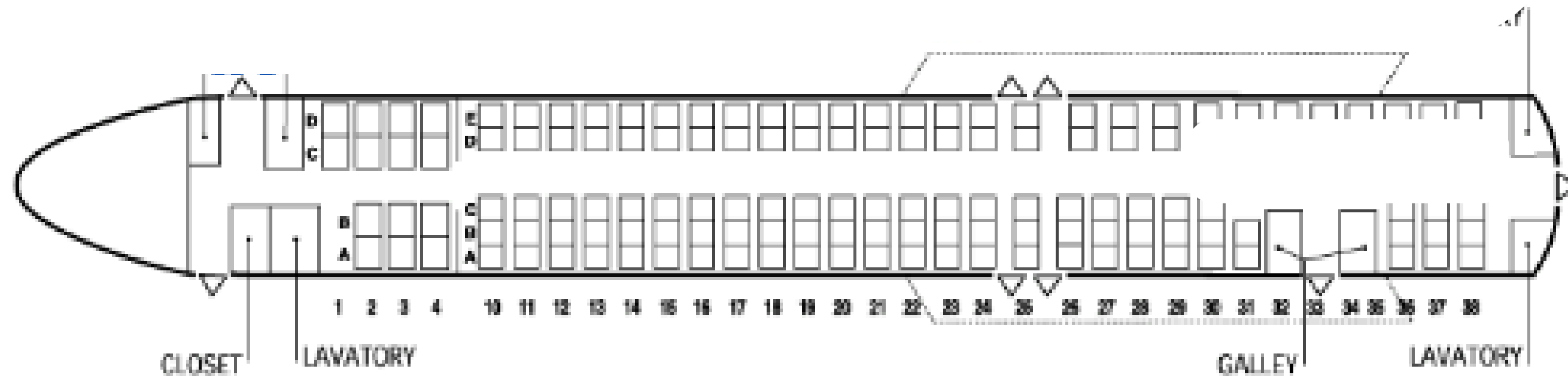
TCP 4
1er Ofc.

TCP 3
CAP.

ADT
SLB

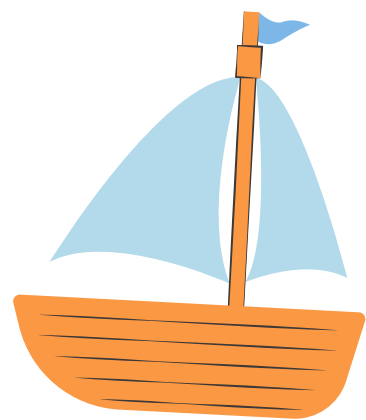


PUERTAS SECUNDARIAS



2L

CON PREVIA EVALUACION



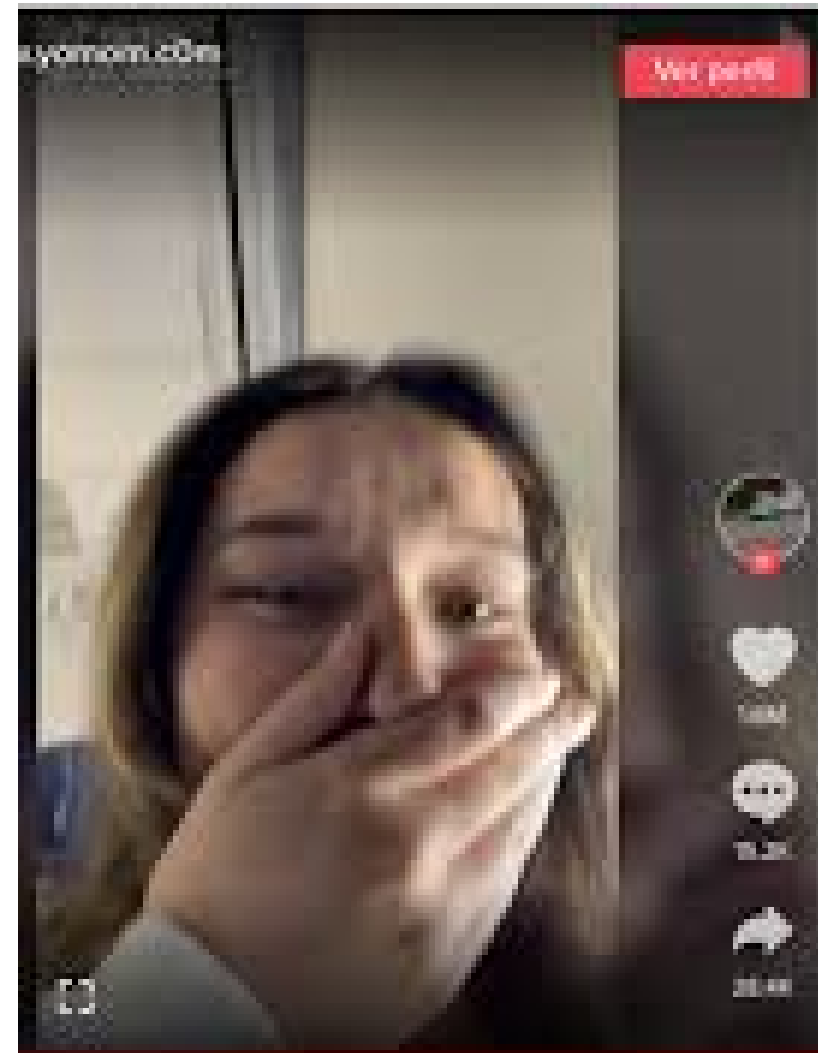
AGUA



SITUACIONES INUSUALES A BORDO

Se debe prestar estricta atención a ruidos, olores y vibraciones extrañas, así como fugas de fluidos, etc. Observe especialmente la condición de puertas y ventanas, informe inmediatamente al Comandante de la Aeronave de cualquier condición inusual que pueda llegar a iniciar un accidente:

- 1. CONDENSACION**
- 2. PUERTAS O VENTANAS RAJADAS**
- 3. SUMINISTRO DE OXIGENO**



SITUACIONES INUSUALES A BORDO

1. Condensación

Bajo ciertas condiciones, a medida que el sistema de aire acondicionado enfría el aire, es creada mayor cantidad de humedad de la que el sistema puede soportar. Este excedente de humedad a veces entra a la Cabina a través de los ductos del techo, presentándose en forma de humo, durante el vuelo, la humedad en el aire se congela detrás de las paredes interiores del avión, a medida que este desciende para el aterrizaje las formaciones de hielo se derriten y circulan a través de los ductos destinados para tal fin, ocasionalmente hay mas agua de la que el sistema puede soportar, cayendo hacia la Cabina.



SITUACIONES INUSUALES A BORDO

2. Ventanas Rajadas o Puertas con Fuga:

Las fugas en las puertas, generalmente son causadas por defectos en los sellos de presión. Se recomienda colocar Mantas y almohadas en las fugas, bajo la autorización del Comandante de la Aeronave, debido a que reducen el nivel del ruido. Si esto llegase a ocurrir, se debe:

Mover a los pasajeros del área afectada.

Alerte a los demás Tripulantes de lo que está ocurriendo.

Notifique al Comandante.



Suministro de Oxígeno de Primeros Auxilios en Vuelos normales

SITUACIONES INUSUALES A BORDO

Si un pasajero, en vuelo llegase a necesitar oxígeno, el Tripulante de Cabina debe proceder a:

Avisar a la Cabina de Mando.

Solicitar la presencia de un médico o paramédico a bordo vía PA. Si aparece alguien, se le debe solicitar sus credenciales verificando que realmente es la persona indicada para iniciar la evaluación al paciente y dictaminar los pasos a seguir, en presencia de un Tripulante de Cabina y con la colaboración del mismo.

En caso de que no aparezca ningún médico o paramédico a bordo, el Tripulante de Cabina debe, cumplir con cada uno de los siguientes pasos:

Verificar que la persona este respirando. Si no respira, se debe iniciar la Respiración artificial y luego de restablecida la respiración, administrar oxígeno, de los cilindros portátiles de oxígeno.

Suministro de Oxígeno de Primeros Auxilios en Vuelos normales

SITUACIONES INUSUALES A BORDO

- **Recline a la persona, aflójele la ropa (cuello de la camisa, bufandas, cinturones, etc.).**
- **Limpiar la cara de exceso de grasa, incluyendo el maquillaje.**
- **Colocarle a la persona, la máscara, verificando a través del inflado de la bolsa, el flujo de oxígeno.**
- **Un Tripulante de Cabina, debe permanecer con la persona, verificando que su estado mejore y se restablezca, así como también para resguardar las 500 libras**

Suministro de Oxígeno de Primeros Auxilios en Vuelos normales

SITUACIONES INUSUALES A BORDO

- **de presión (recomendable) del cilindro portátil de oxígeno, destinada a la Tripulación de Cabina y evitando a su vez el proceso de desinfección del mismo.**
- **Informar a la Cabina de Mando, el desarrollo de lo que está ocurriendo con la persona afectada.**
- **Avisos de no fumar encendidos, haciendo énfasis vía PA, que no se debe fumar.**
- **Cuando no se requiera más del suministro de oxígeno, se le retira la máscara y el cilindro de oxígeno a la persona, informando de inmediato a la Tripulación de Mando, para que esta lo reporte en el libro y al llegar a la estación Base sea reemplazado el cilindro y la máscara.**

SUMINISTRO DE OXIGENO INFANTE

SITUACIONES INUSUALES A BORDO

El procedimiento para suministrar oxígeno a infantes en el siguiente:

- **Utilizar siempre la salida LOW.**
- **El ajuste holgado de la máscara sobre la cara del infante proporciona una dilución del oxígeno adecuada. Cuando sea necesario se debe ajustar la cinta elástica por debajo de la barbilla.**
- **Se deben proteger los ojos.**
- **No permitir que se produzca el contacto del oxígeno con aceites de base mineral usados en la manufactura de ciertos cosméticos y lápices pues ello podría causar quemaduras faciales.**
- **Preferiblemente un Tripulante de Cabina debe permanecer con el pasajero que esté recibiendo oxígeno. Sin embargo, el pasajero puede quedar solo si el cilindro de oxígeno, está asegurado colocando las correas alrededor del cuello de la persona y por debajo de un brazo, o asegurando dichas correas sobre el espaldar del asiento adyacente al pasajero.**
- **Cuando el cilindro de oxígeno portátil ya no esté en uso, la válvula de abastecimiento debe estar cerrada para preservar el oxígeno restante y reducir los peligros, que se genere un fuego a bordo.**
- **Ningún cilindro de oxígeno debe ser vaciado para prestar primeros auxilios, por debajo de 500 psi. (Esto varía según la aerolínea).**



SITUACIONES INUSUALES A BORDO

SUMINISTRO DE OXIGENO

- **Precaución mientras se suministra oxígeno.**
- **No soltar el oxígeno cerca de una chispa o llama.**
- **No fumar.**



Descompresión de Cabina

Si llegase a fallar el sistema de presurización por alguna causa (razones técnicas, pérdida de una puerta, ventana rajada, etc.), todos los pasajeros y Tripulantes, quedaran expuestos a una disminución de la presión de Cabina o descompresión.

Dependiendo de la naturaleza de la falla, la descompresión puede ser lenta o explosiva:



EN CASO DE UNA DESCOMPRESION DE CABINA

1. ME COLOCO LA MASCARA
2. ME SIENTO EN EL ASIENTO MAS CERCANO
3. ME ASEGURO CON EL CINTURON DE SEGURIDAD

Descompresión de Cabina Lenta

En una descompresión de este tipo, lo primero que tiende a presentarse en las personas, es la Hipoxia en aumento gradual (Reducción de la presión de oxígeno a nivel de los tejidos del cuerpo humano), y el primer aviso probablemente será en el panel de instrumentos de la Cabina de Mando. Este tipo de descompresión por lo general es resuelto por los pilotos antes que se presenten las máscaras de oxígeno.



HIPOXIA

Descompresión de Cabina Explosiva

Los efectos de la expansión de los gases serán obvios y por supuesto se presentará de inmediato la Hipoxia. La ausencia de olor a quemado distingue este tipo de descompresión de la detonación de materiales explosivos dentro de la Cabina. Una descompresión, puede ser reconocida por lo siguiente:

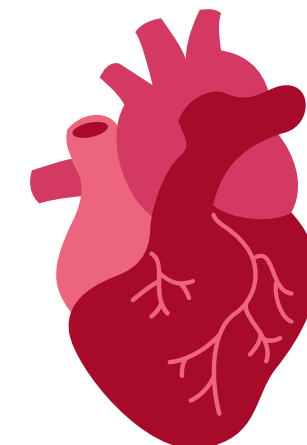
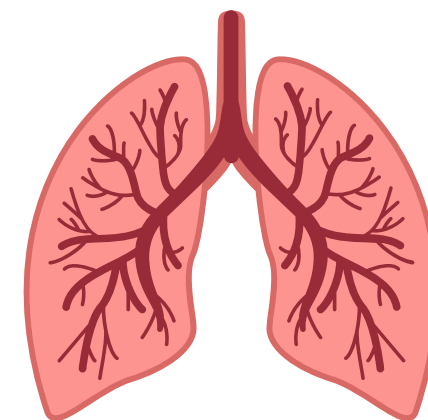
- Dolores en los oídos y senos nasales.
- Formación de neblina en la Cabina (no confundir con humo).
- El aire se vuelve frío y enrarecido.
- Necesidad de respirar rápidamente.
- Dolor y molestia debido a los gases expandidos en el cuerpo. (Disbarismo).
- Aparición de las máscaras de oxígeno.
- La presencia de neblina en la Cabina puede activar los detectores de humo en los baños.
- Aumento de la intensidad de ruidos.
- Desorden de polvo y papeles en la Cabina.
- Si lo antes expuesto llegara a presentarse, el Tripulante de Cabina debe:
- Tomar la máscara más cercana, sentarse, abrocharse el cinturón y dar comando a los pasajeros a que hagan lo mismo.

En vuelos nocturnos, si algún Tripulante se encuentra en la estación delantera, debe encender las luces de la Cabina de Pasajeros a su máxima intensidad.



Que Hacer? Descompresion de Cabina Explosiva

- En vuelos nocturnos, si algún Tripulante se encuentra en la estación delantera, debe encender las luces de la Cabina de Pasajeros a su máxima intensidad. Mantenerse sentado hasta que el Comandante de la Aeronave, de las instrucciones acerca de quitarse las máscaras.
- El Comandante de la Aeronave, de ser posible, debe informar a los Pasajeros sobre el incidente ocurrido, condiciones de la Aeronave y pasos a seguir.
- Una vez superada la descompresión, se debe revisar la Cabina de Pasajeros para prestar asistencia y primeros auxilios a los Pasajeros y Tripulantes que así lo requieran.
- Si durante el chequeo post-descompresión, se detecta que algún pasajero requiere oxígeno, debe seguir los siguientes pasos: informar a la Cabina de Mando que existen pasajeros que necesitan oxígeno adicional de primeros auxilios, verificar si el pasajero aun respira, buscar cilindro portátil de oxígeno de primeros auxilios, girar la perilla en sentido contrario a las agujas del reloj o como lo indican las flechas, colocar la máscara al pasajero (previo chequeo del flujo de oxígeno) y observarlo hasta que se restablezca.
- Al no requerir más oxígeno, se debe retirar el cilindro de oxígeno e informar a la Cabina de Mando que se ha finalizado con el suministro de oxígeno de primeros auxilios, para el correspondiente reporte en el libro de mantenimiento.



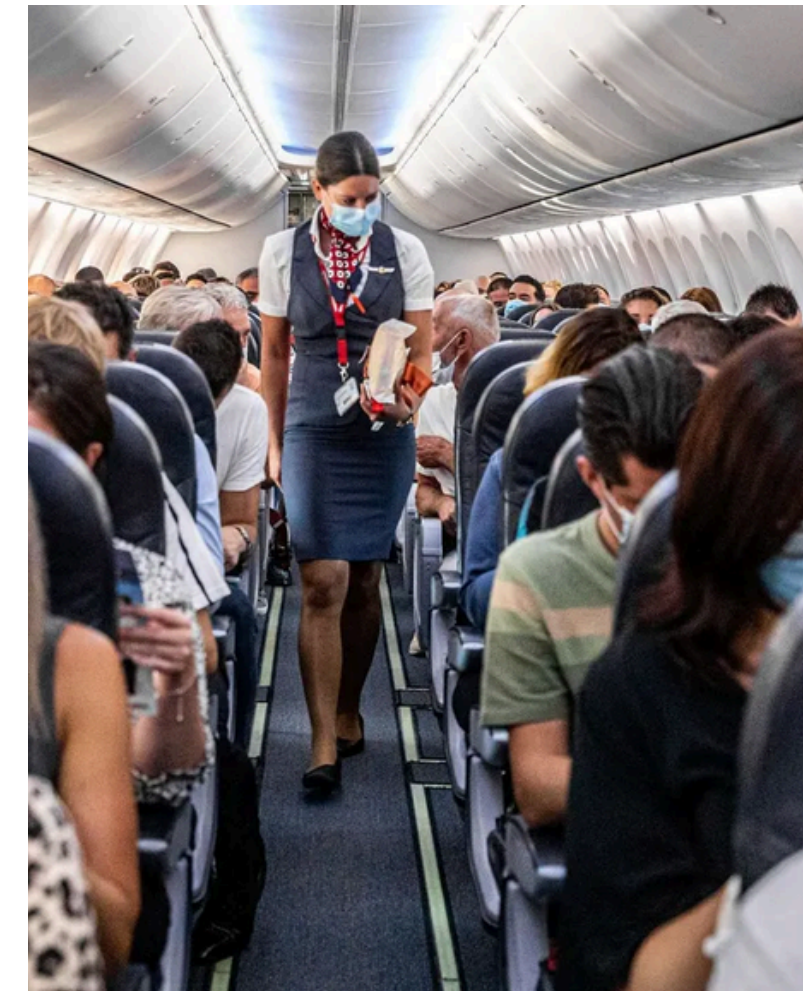
TURBULENCIA PREVISTA / IMPREVISTA

Son condiciones de mal tiempo que pueden encontrarse durante un vuelo, originados por corrientes de aire que producen cambios en el nivel de vuelo.

Estos cambios pueden ser leves Turbulencia Moderada ó bruscos Turbulencia Severa.

Turbulencia Prevista

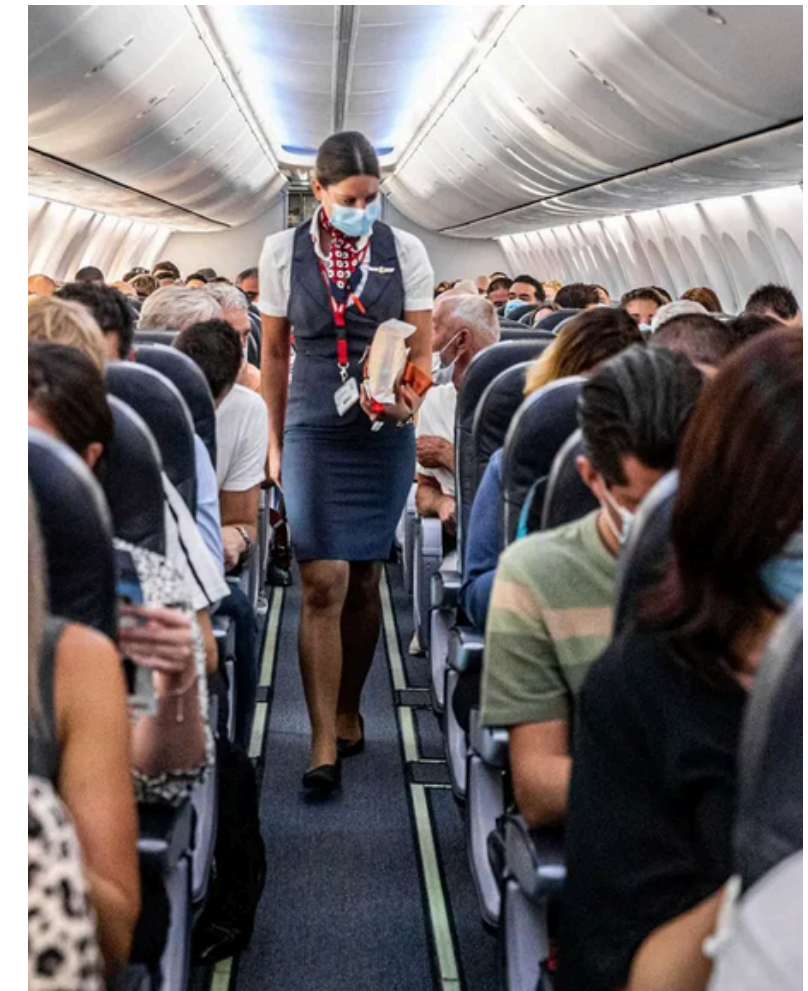
Son aquellas donde se puede tener oportunidad de definir el tiempo para ingresar en el área de turbulencia y la intensidad de la misma. El Comandante debe avisar a la Tripulación de Cabina acerca de la Turbulencia, en forma verbal y/o a través del encendido del aviso de cinturones de seguridad.



TURBULENCIA

En este caso el Tripulante de Cabina debe:

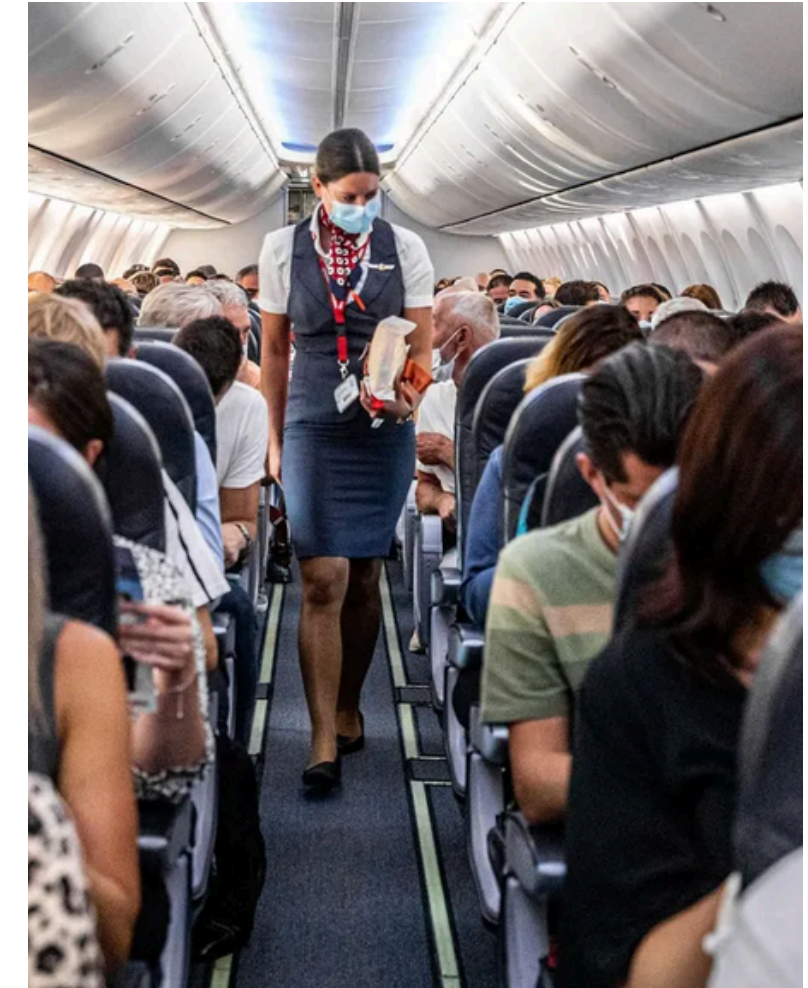
- **Hacer un anuncio a los Pasajeros vía P.A., el cual mencione que deben permanecer sentados, con sus cinturones de seguridad abrochados.**
 - **Chequear visualmente que lo antes mencionado se cumpla por parte de los Pasajeros.**
- **Inspeccionar los baños y Cabina de Pasajeros.**
- **Asegurar galleys y Cabina de Pasajeros.**
- **Tomar su respectivo Asiento de Tripulante y asegurarse cinturón y arneses.**



TURBULENCIA

Cuando el Aviso de cinturones de seguridad permanezca encendido por mucho tiempo, repita de vez en cuando el anuncio de "PERMANECER SENTADOS CON SU CINTURON ASEGURADO", como recordatorio a los Pasajeros. Observe a los Pasajeros y las condiciones de la Cabina. Quédese sentado hasta que el Comandante de la Aeronave, avise ó hasta que apague el aviso de cinturones.

NOTA: En caso de que la turbulencia sea severa, el Comandante de la Aeronave debe tocar dos (2) timbrazos para que la Tripulación de Cabina suspenda sus actividades inmediatamente y tome el asiento disponible más cercano, se siente y se asegure, dando desde donde esté, los comandos a los pasajeros para que se sienten y se abrochen los cinturones de seguridad.



TURBULENCIA

Turbulencia Imprevista

Por lo general son Turbulencias de aire claro no detectadas por el radar del Avión.

Cuando esto ocurra, el Comandante de la Aeronave debe encender el aviso de

“Abrochar Cinturones”

Si los Tripulantes de Cabina se encuentran ofreciendo el servicio, y lo antes

expuesto llegase a ocurrir, deben:

Asegurar los trolleys con sus respectivos frenos y guardar dentro del mismo, de

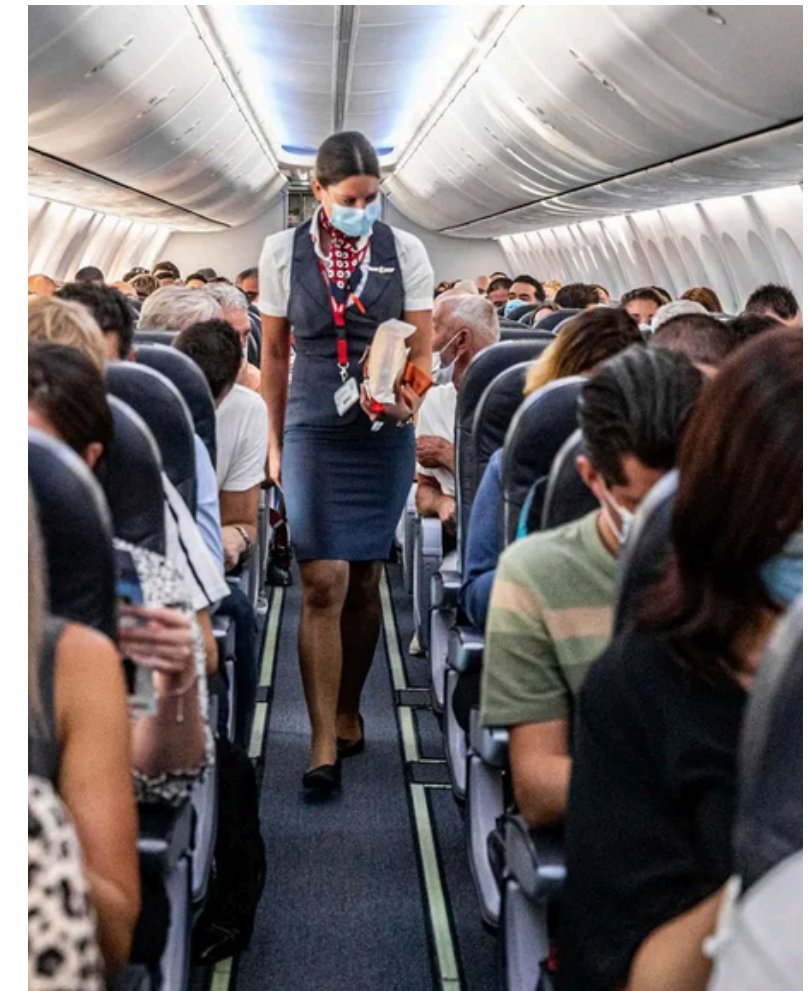
ser posible, todo lo que se encuentre en la parte superior. Si se está ofreciendo

servicio utilizando una bandeja, colóquela en el piso.

Tome el asiento más próximo (si hay disponible) o siéntese donde pueda.

Use el cinturón de seguridad.

De indicaciones a los pasajeros para que se abrochen su cinturón.



FUEGO A BORDO

Un fuego a bordo es una emergencia extrema, por lo tanto es imperativo atacarlo de inmediato y alertar a los demás Tripulantes de Cabina. Acérquese lo más que pueda al fuego, apunte a la base del mismo y descargue el extintor con movimientos de barrido.

Es necesario informar al Comandante de la Aeronave tan pronto como sea posible y mantenerlo al tanto de la situación. Obtenga extintores adicionales y utilice cualquier otro agente de extinción disponible (botellas de agua, refrescos, y cualquier otro líquido que no contenga alcohol), salvo que el fuego sea de origen eléctrico.

Clasificación de los fuegos:

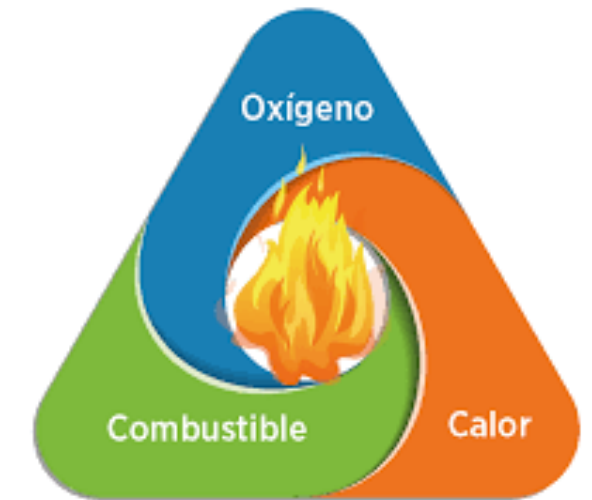
CLASE "A" Sólidos (Tela, papel, madera, etc.).

CLASE "B" Líquidos y grasas inflamables (Gasolina, disolventes, etc.).

CLASE "C" Equipos eléctricos o electrónicos conectados.

CLASE "D" Metales combustibles (Litio, magnesio, etc.)

NOTA: El agente extintor a utilizar para cada una de las clases de fuego antes mencionadas, es el extintor de HALON 1211 o HALON 1301.



FUEGO A BORDO

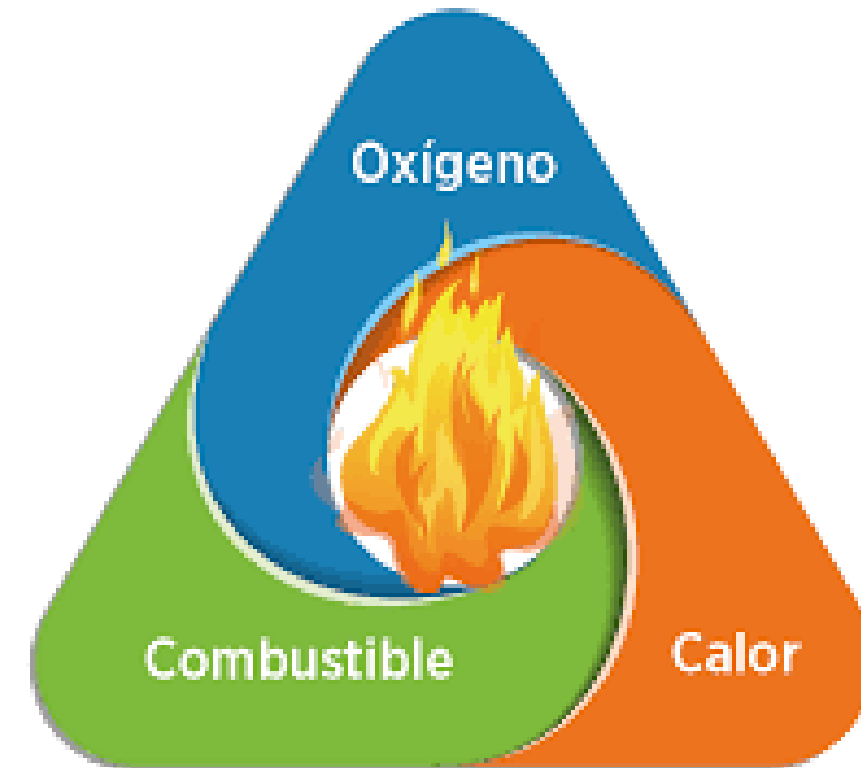
PRINCIPIOS PARA COMBATIR EL FUEGO

1. ATACA

2. ASISTE CON P.B.E Y HALON 1211

**3. AVISA CON 6 TIMBRES A LA CABINA DE MANDO SIN
ABRIR PUERTA**

- Fuego en los baños
- Fuego en el Galley
- Fuego en hornos



HUMO EN CABINA

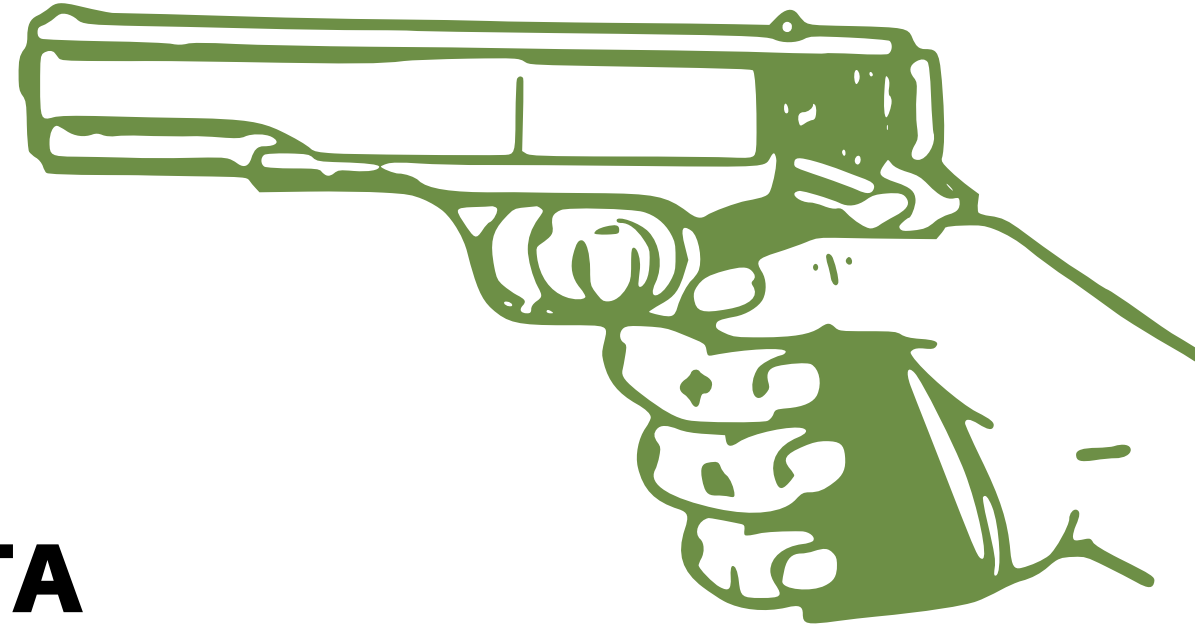
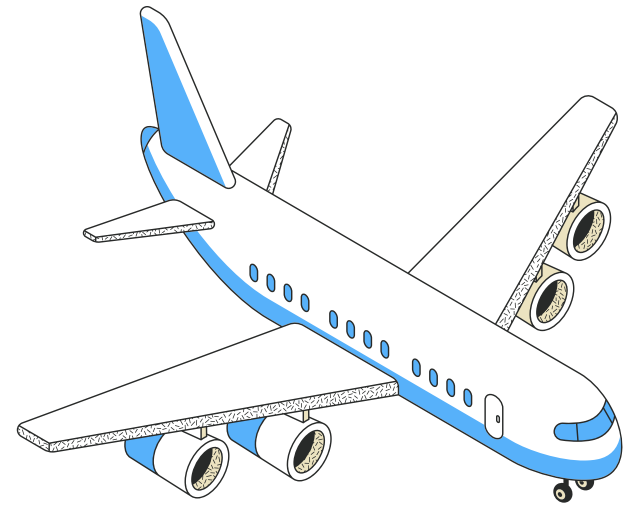
El procedimiento consiste básicamente en lo siguiente:

Avisar al Capitán por medio de seis (6) timbres a través del interfono. Nunca debe abrirse la puerta de la Cabina de Mando bajo éstas circunstancias

Verificar si existe fuego en la cabina de pasajeros. En caso de que así sea, atacarlo con el extintor de Halón. De cualquier manera (si existiese fuego o no), debe identificarse de donde proviene el humo para darle todos los detalles que sean necesarios al Comandante.

De existir humo en la cabina, informarle a los pasajeros que mantengan la calma y permanezcan sentados con sus cinturones de seguridad abrochados. De ser posible, repartir toallines húmedos y recomendar a los pasajeros mantenerse agachados (el humo se concentra arriba). Si el vuelo no está lleno, cambiar de asientos a los pasajeros cercanos al área del humo o fuego.





ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

ACTOS, HECHOS O TENTATIVAS DESTINADOS A COMPROMETER LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y DEL TRANSPORTE AÉREO.

APODERAMIENTO ILÍCITO

SE ENTIENDE POR APODERAMIENTO ILÍCITO, LA APROPIACIÓN DEL MANDO DE UNA AERONAVE Y RETENCIÓN DE SU TRIPULACIÓN Y PASAJEROS POR MEDIO DE LAS ARMAS, PARA EXIGIR UN RESCATE O LA CONCESIÓN DE DETERMINADAS PETICIONES A CAMBIO DE SU PUESTA EN LIBERTAD.

ART. 114 ESTABLECE:

TODOS LOS POSEEDORES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ES RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA, APROBADO POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, DE CONFORMIDAD A LO ESTABLECIDO EN EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES.



TIPOS DE APODERAMIENTO ILÍCITOS:

- **CRIMINALES**
- **DESEQUILIBRADOS MENTALES**
- **REFUJIADOS**
- **TERRORISTAS**

L.A.C