



¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE SEGUIR UN TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS ANTE ANOMALÍAS O EMERGENCIAS?

En este Boletín Informativo se pretende profundizar en los procedimientos a seguir por parte de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros en caso que se presente una situación anormal o de emergencia.

Es importante que cada Tripulante conozca los procedimientos y precauciones a tener en cuenta durante una emergencia, para que en caso dado de lesión de alguno de ellos pueda asumirla sin problemas.

La función principal del Tripulante de Cabina de Pasajeros es la de velar por la seguridad de los pasajeros, informando y vigilando que se cumplan las normas establecidas.

ÍNDICE

1. Conceptos	• Pág. 2
2. Procedimiento en caso de un Peligro Inminente	• Pág. 3
2.1. Generalidades	• Pág. 3
2.2. Tiempo Útil de Conciencia	• Pág. 3
2.3. Posición de Resguardo	• Pág. 4
2.3.1. Posición de Resguardo para TCPs	• Pág. 4
2.3.2. Posición de Resguardo para Pasajeros	• Pág. 4
2.3.3. Posición de Resguardo para Infantes en brazos de una adulto	• Pág. 4
2.4. Despliegue Inadvertido de Mascaras	• Pág. 4



¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE SEGUIR UN TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS ANTE ANOMALÍAS O EMERGENCIAS?

1. CONCEPTOS

- **Anormalidades:** son eventos inesperados que no compromete la seguridad del vuelo ni la de la tripulación y los pasajeros. Una anomalía puede convertirse en una emergencia, si no se realiza un procedimiento efectivo.

Las anomalías pueden ser:

- o Despegue Abortado
- o Despresurización lenta
- o Fuego en el APU
- o Fuego en motores
- o Derrame de combustible
- o Turbulencia ligera/ moderada

- **Emergencia:** Es un evento que compromete la seguridad del vuelo, y la de la tripulación y los pasajeros. De acuerdo a la situación y el riesgo que este represente, la emergencia deberá ser manejada acorde a los procedimientos establecidos a cada caso.

Las Emergencias se clasifican en planificadas y no planificadas.

- **Emergencias Planificadas:** son las emergencias donde la tripulación de cabina de pilotos y cabina de pasajeros disponen de tiempo suficiente para preparar la cabina y sus pasajeros ante un inminente aterrizaje de emergencia.

Una emergencia Planificada puede ser:

- o Evacuación en tierra
- o Amaraje
- o Amenaza de bomba a bordo

- **Emergencias No Planificadas:** Estas emergencias pueden presentarse durante cualquier fase del vuelo.

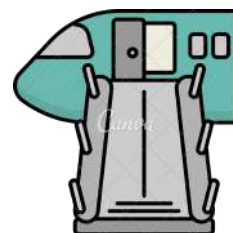
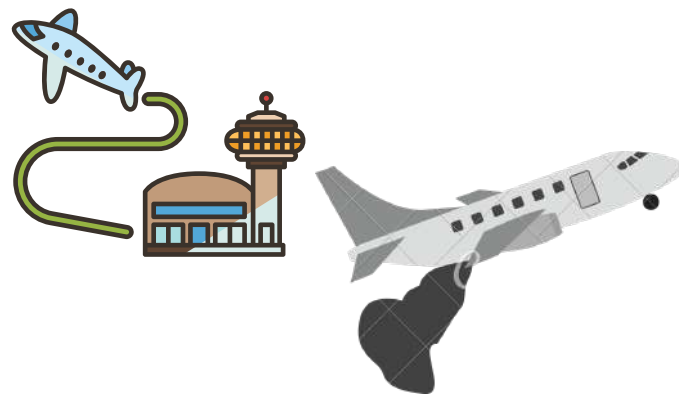
Una emergencia No Planificada puede ser:

- o Fuego o humo en cabina de pasajeros
- o Despresurización rápida o explosiva
- o Turbulencia severa
- o Evacuación no planificada
- o Ditching no planificado

- **Peligro Inminente:** Es una situación que pone en riesgo, la integridad del vuelo y la seguridad de los pasajeros y la tripulación, es detectada por la tripulación de cabina de pasajeros y en algunos casos es necesario iniciar una evacuación inminente, cuando hay una situación catastrófica.

Un peligro inminente puede ser:

- o Fuego incontrolable
- o Humo denso que no permite ver la salida más próxima
- o Ruptura de fuselaje.
- o Pánico Generalizado.
- o Derrame de combustible



2. PROCEDIMIENTO EN CASO DE UN PELIGRO INMINENTE



Ante una emergencia, si desde cabina de pilotos la situación es controlable se escucha el call out **“TRIPULACIÓN Y PASAJEROS PERMANEZCAN SENTADOS”**.

Es probable que un TCP, después de escuchar el anterior call out, se vea enfrentado a la necesidad de iniciar una evacuación, debido a un peligro inminente detectado desde la cabina de pasajeros, que afecte la integridad y la seguridad de los ocupantes. Por lo cual el TCP que detecte este riesgo, realizará un EMER CALL a cabina de pilotos para alertar de la situación e iniciar una evacuación.

El TCP dirá: **“CAPITAN PELIGRO INMINENTE”**, informando ubicación y la situación que se está presentando.

Cabina de pilotos dará el call out **“EVACUAR, EVACUAR”**

Los TCPs iniciaran el procedimiento establecido para una evacuación.

Nota: Si los pilotos no responden al EMER CALL en caso de un peligro inminente, los TCPs tendrán la autoridad para iniciar la evacuación.



2.1. GENERALIDADES

La orden de evacuación la dará el Piloto al Mando, excepto en caso de peligro inminente donde podrá ser ordenada por cualquier TCP.

Es importante que el tripulante mantenga el control de la situación, cumpliendo su rol de liderazgo y teniendo una clara conciencia situacional.

Aplicar su conocimiento de los procedimientos y rápidamente adaptarse a la situación, efectuando acciones precisas, rápidas y distintas a las que normalmente se toman, a fin de proteger a todos los ocupantes o al avión.

Es responsabilidad de los Tripulantes de Cabina notificar y mantener informado al piloto al mando de cualquier irregularidad que ocurra en la cabina de pasajeros.

Sólo se iniciará la evacuación estando el avión detenido y los motores apagados.

El tiempo máximo de evacuación es de 90 segundos.

Usar todas las salidas habilitadas.

2.2. TIEMPO ÚTIL DE CONCIENCIA (TUC)

El tiempo útil de conciencia (TUC), es la cantidad de tiempo en la cual una persona es capaz de ejecutar efectivamente o adecuadamente cualquier responsabilidad con una inadecuada cantidad de oxígeno.

a) En alturas bajo los 30,000 pies el TUC varía considerablemente al tiempo total de conciencia (el tiempo hasta que la persona muere).

b) Arriba de los 35,000 pies el tiempo es más corto y eventualmente coincide con todos los propósitos prácticos, con el tiempo que le toma a la sangre circular de los pulmones a la cabeza.

c) El promedio de tiempo útil de conciencia para los tripulantes de cabina sin un suplemento de oxígeno:

20,000 pies.....	30 minutos o más
22,000 pies.....	5 a 10 minutos
25,000 pies.....	3 a 5 minutos
28,000 pies.....	2 ½ a 3 minutos
30,000 pies.....	1 a 2 minutos
36,000 pies.....	30 a 60 segundos

d) Hay una variedad de factores, la cual determinan el tiempo útil de conciencia:

- La altura (a más altura, el tiempo útil de conciencia baja).
- El régimen de ascensos (en general, entre más rápido es el régimen de ascenso, es más corto el tiempo útil de conciencia).
- La actividad física (el ejercicio baja el tiempo útil de conciencia).
- Los factores de día a día, el cuidado físico, dieta, descanso, drogas, fumar, enfermedad, y otros.
- factores pueden cambiar la habilidad de una persona a tolerar la hipoxia de un día a otro.



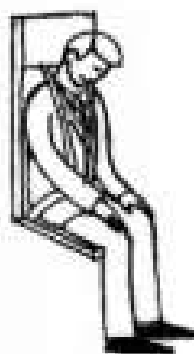
2. PROCEDIMIENTO EN CASO DE UN PELIGRO INMINENTE

2.3. POSICIÓN DE RESGUARDO

2.3.1. Posición de Resguardo para TCPs

- Sentado lo más cerca posible del respaldo.
- Cinturón de seguridad ajustado sobre las caderas y arnés ajustado.
- Pies separados y apoyados en el suelo alejados del asiento.
- Manos sobre las piernas o sujetas del borde del asiento.
- TCP en jumpseat mirando hacia adelante del avión: mentón tocando el pecho.
- TCP en jumpseat mirando hacia atrás del avión: cabeza apoyada contra el apoya cabeza.

Jumpseat mirando hacia adelante



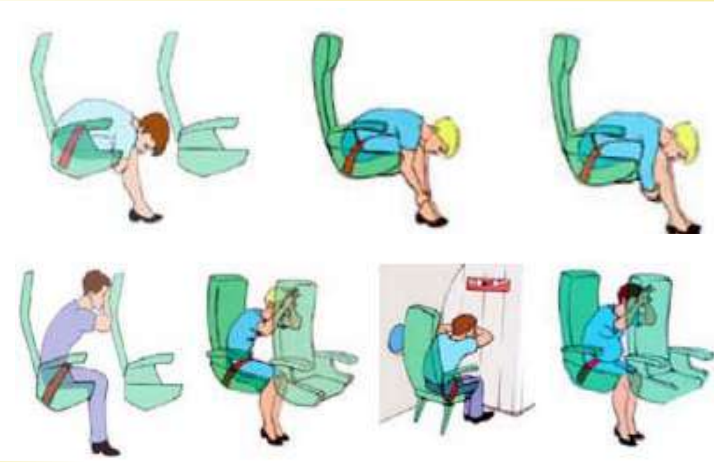
Jumpseat mirando hacia atrás



2.3.2. Posición de Resguardo para Pasajeros

a) En asientos sin limitación de espacio, inclinarse hacia adelante, apoyar la cabeza (cara hacia las piernas y no hacia un lado) y el pecho sobre las piernas y rodear las piernas por debajo con los brazos. Si no es posible, agarrar los tobillos o piernas.

b) En asientos con limitación de espacio o si el pasajero tiene limitaciones físicas que no le permiten apoyar la cabeza sobre las piernas, inclinarse hacia adelante y poner las manos y los brazos contra el respaldo del asiento delantero o contra el mamparo, si está a su alcance. Instruir a las embarazadas para que ajusten el cinturón bien abajo, debajo del abdomen de manera que las fuerzas del cinturón sean aplicadas a la pelvis y no el abdomen.



2.3.3. Posición de Resguardo para Infantes en Brazos de un adulto

Sostener al infante con la cara hacia el adulto y sentarlo recto de modo que su espalda quede en una posición vertical. Un infante más grande puede que necesite sentarse con las piernas una a cada lado de las caderas del adulto.

Poner un brazo alrededor del torso y la cabeza del infante, poner el otro contra el respaldo del asiento delantero y apoyar la cabeza firmemente sobre este brazo. Inclinarse hacia adelante de manera que el infante sea sostenido en el espacio formado entre el adulto y el respaldo del asiento delantero. Un infante no debe ser colocado en el regazo de un adulto (en posición horizontal).



2.4. DESPLIEGUE INADVERTIDO DE MASCARAS

Se debe informar a la cabina de pilotos la cantidad de máscaras desplegadas e informar si los generadores fueron activados. Si es posible se debe reubicar los pasajeros, de lo contrario hacer la advertencia de no manipular las máscaras. El piloto determinará las acciones a seguir.

Las máscaras no se deben reubicar en la PSU, en la preparación para el aterrizaje, si el tiempo lo permite se guardarán todas las máscaras en los portaequipajes, de no contar con el tiempo suficiente solo se guardarán las máscaras de las salidas de emergencias en los compartimientos, esto con el fin de no obstaculizar la salida en caso de ser necesaria una evacuación.



¡En el próximo Boletín se presentará información sobre Procedimientos Anormales!

Tomado de: Ultra Air SAS "Manual de Operaciones", Parte A. Volumen 04 MTCP Capítulo 06. (01-02-2022)

