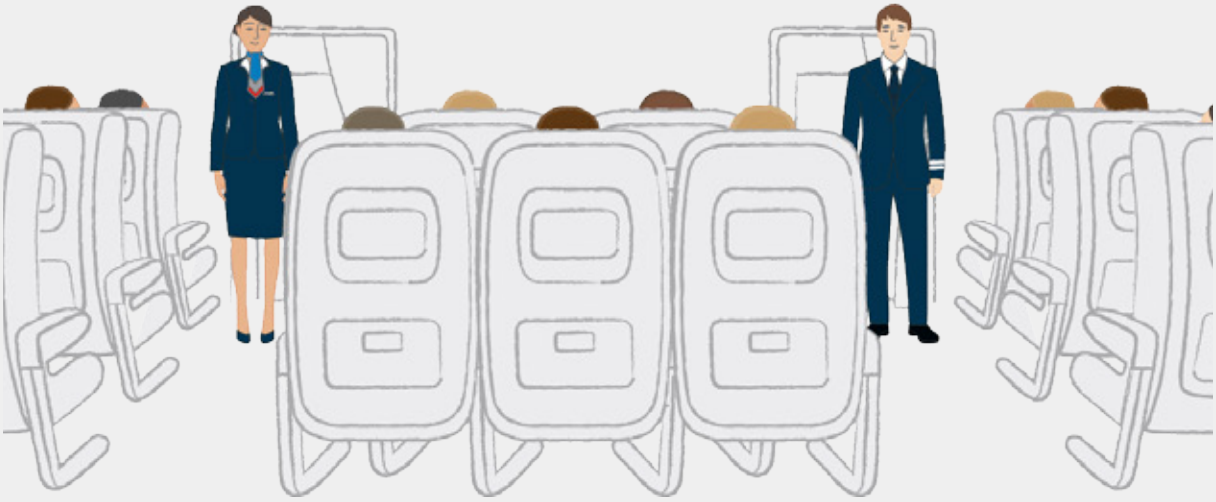
Recurrent Anual de Emergencia para TCPs

Obligaciones y Responsabilidades

Austral Aerolíneas Argentinas

En nuestro trabajo debemos cumplir con una serie de Obligaciones y Responsabilidades acorde a las normativas vigentes y llevar a cabo las tareas de forma correcta.

Hoy veremos estos temas vinculados a la seguridad en la aeronave.



Segunda parte del módulo de Obligaciones y Responsabilidades.

Cuando se produce un siniestro de una aeronave, se activa un sistema de búsqueda internacional para encontrarla lo más rápido posible.

En este módulo aprenderemos cómo es ese proceso de Búsqueda y Salvamento de un avión.

Objetivos

- Repasar las Obligaciones y Responsabilidades de los TCPS ante diferentes situaciones del transporte de pasajeros.

DOCUMENTACIÓN PERSONAL OBLIGATORIA

Como ya sabés, cuando volamos debemos llevar todas las Licencias y Certificados que son exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Empresa para la que trabajamos.

Austral

- DNI
- PASAPORTE
- CREDENCIAL EMPRESARIA/PSA UNIFICADAS
- LIBRETA DE PACOTILLA (VUELOS REGIONALES/INTERNACIONALES)
- PSICOFÍSICO CERTIFICADO DE INSTRUCCIÓN REPETITIVA
- CERTIFICADO DE IDONEIDAD DE TCP

Aerolíneas Argentinas

- DNI
- PASAPORTE
- CREDENCIAL EMPRESARIA/PSA VIGENTES
- LIBRETA DE PACOTILLA (VUELOS REGIONALES/INTERNACIONALES)
- TARJETA ESYS-CRM-FFHH VIGENTE Y CRM INICIAL
- CERTIFICADO DE COMPETENCIA DEFINITIVO Y/O PROVISORIOS
- CERTIFICADO PSICOFÍSICO VIGENTE

RENOVACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Como ya sabés, cuando volamos debemos llevar todas las Licencias y Certificados que son exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Empresa para la que trabajamos.

- DNI
- PASAPORTE
- CREDENCIAL EMPRESARIA/PSA UNIFICADAS
- CERTIFICADO DE IDONEIDAD DE TCP
- PSICOFÍSICO CERTIFICADO DE INSTRUCCIÓN REPETITIVA
- CERTIFICADO DE IDONEIDAD DE TCP

Recordá que somos los responsables de renovar la documentación en tiempo y forma.

¿Cuáles de estos documentos tienen vencimiento?

DNI

- PASAPORTE
- CREDENCIAL EMPRESARIA/PSA UNIFICADAS
- PSICOFÍSICO CERTIFICADO DE INSTRUCCIÓN REPETITIVA

Todos los TCPs deben estar registrados en el Aeronaútica Digital (CAD), para gestionar todos los trámites que competen a la Autoridad Aeronaútica Argentina (ANAC).

BRIEFING DE LA TRIPULACIÓN

Ya dentro del avión es momento de participar del briefing pre-vuelo convocado por el o la Comisario/Jefe de Cabina. En el mismo se tratan los siguientes temas:

- Documentación de la Tripulación.
- Imagen y presencia: el uso correcto del uniforme.
- Asignación de roles y cumplimiento.
- Chequeos de Cabina.
- Recordar dar el "OK" al Comisario/Jefe de Cabina de: chequeos de cabina, galleys, limpieza y presentación de cabina y baños.
- Características especiales del vuelo.
- Pasajeros especiales.
- Nuevos procedimientos o normativas.
- Acceso al Cockpit y concepto de cabina estéril/ ascéptica.
- Seguridad: roles de emergencias específicos del tipo de aeronave.
- Pautas a seguir en situaciones anormales o de emergencia: repaso procedimiento de emergencia.
- Organización del servicio.

Por otro lado, el Comandante también imparte un briefing a la tripulación, en el cual brinda la información sobre el tiempo estimado de vuelo, la altura a mantener, las medidas de seguridad y todas aquellas condiciones que puedan afectar el desarrollo normal del vuelo.

PLANILLA DE CONTROL DE EQUIPAMIENTO DE EMERGENCIA

A continuación te dirigís al lugar que te ha sido asignado para revisar la cabina con la Planilla de Control Equipamiento de Emergencia y Seguridad.

- ✓ Cada ítem chequeado que no presente novedad debe ser visado en la planilla colocando un tilde en el espacio correspondiente.
- ✓ En caso de encontrarse alguna novedad, no se visará el ítem en cuestión, y se informará al Comandante o quien este designe en su lugar, quién lo informará al Sector de Mantenimiento.
- ✓ Si se resuelve la novedad, se deberá visar el ítem mencionado colocando el respectivo tilde.

PLANILLA DE CONTROL, EQUIPAMIENTO DE EMERGENCIA Y SEGURIDAD

1° Chequeo y visado de ítems previo al despegue

2° Tripulante de Cabina firma la planilla

3° Comisario/Jefe de Cabina firma la planilla

4° El Comisario/Jefe de Cabina entrega la planilla al Comandante para su verificación y la firma.

5° El Comandante entrega la planilla al Comisario/Jefe de Cabina.

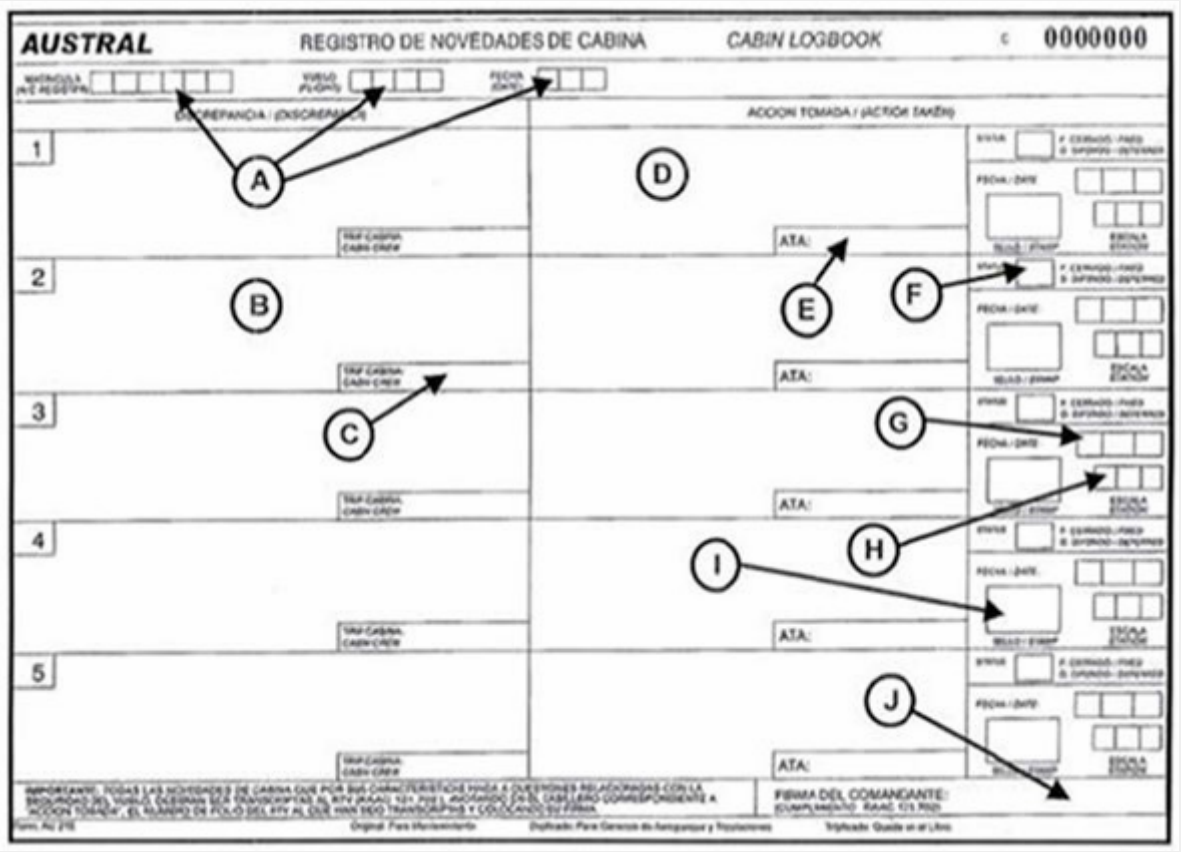
6° Se adjunta con el Informe de Vuelo del Comisario/Jefe de Cabina, para ser entregados en los Despachos Operativos de Aeroparque y Ezeiza.

Los pasos que se realizan con la Planilla de Control Equipamiento de Emergencia y Seguridad.

NOTIFICACIÓN DE NOVEDADES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD

Volvamos a la Planilla de Control Equipamiento de Emergencia y Seguridad.
¿Qué sucede si no se resuelve la novedad?

En ese caso no se tilda el espacio asignado y en su lugar se coloca RNC.
Cuando encontramos una falla o mal funcionamiento en el avión antes, durante o después del vuelo y la consideremos importante para la seguridad del mismo o confort de los pasajeros, debemos informarla al Comisario/Jefe de Cabina para que lo anote el Registro de Novedades de Cabina.



A .
- Matricula aeronave
- Número de vuelo
- Fecha

B. Registro de Novedad. Si no es suficiente el casillero, continúa en el siguiente anulando la numeración.

C. Firma, nombre y legajo de TCP

D. Casilleros completados por el Personal de Mantenimiento
- Acciones correctivas
- Cód. ATA
- Estado del ítem
- Fecha de respuesta
- Escala donde se lleva a cabo el mantenimiento
- Sello

F.Firma y nombre de TCP

J. Firma Comandante

REGISTRO DE NOVEDADES DE CABINA

Algunos puntos importantes sobre el Registro de Novedades de Cabina:

- Debe ser confeccionado por triplicado por el o la Comisario/Jefe de Cabina del vuelo.
- Su confección debe iniciarse durante el prevuelo, asentando las novedades que surjan del chequeo de cabina y deberá finalizarse luego del aterrizaje.
- Cada novedad debe registrarse de forma clara.
- Toda vez que se produzca un cambio de vuelo o tripulación, aún con el mismo número de vuelo, se deberá abrir un nuevo folio.
- En caso de no encontrarse ninguna novedad se deberá colocar S/N y cerrar con una línea cruzada el resto de los espacios designados para las novedades de ese folio.

Los pasos que se realizan con el Registro de Novedades de Cabina.

1° Comisario/Jefe de Cabina asienta la novedad

2° Comisario/Jefe de Cabina firma el Registro al finalizar el vuelo

3° Comandante firma el Registro al finalizar el vuelo

4° El Comisario/Jefe de Cabina conserva la segunda hoja (amarilla) del RNC y la adjunta al informe del vuelo

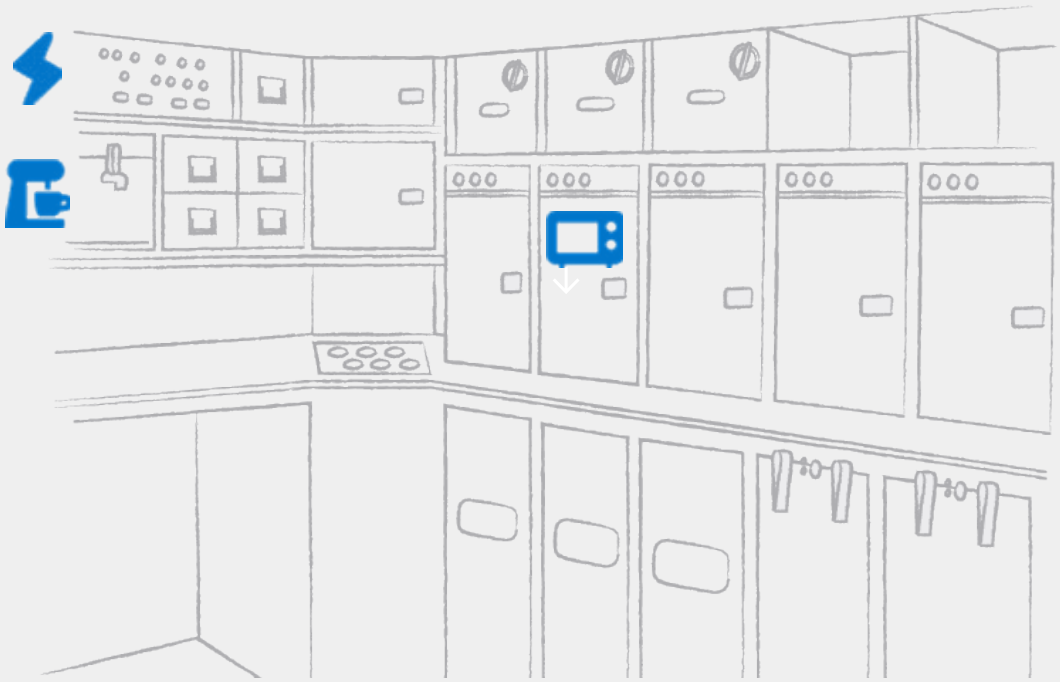
5° Se envía a la Gerencia de Tripulaciones

6° Se adjunta con el Informe de Vuelo del Comisario/Jefe de Cabina, para ser entregados en los Despachos Operativos de Aeroparque y Ezeiza.

7° Si no es posible solucionar la anormalidad antes del próximo vuelo, se indica “Diferido por……”.

EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO EN GALLEY

Otra de las cuestiones que tenemos que verificar durante el pre vuelo es el equipamiento eléctrico del galley, compuesto por los boilers, hornos e iluminación.



Hornos

Chequear:

- Existencia de los respectivos insertos.
- Presencia de elementos extraños, especialmente entre el rack y las paredes internas del horno. Si hay, debemos retirarlos para evitar peligros potenciales (fuego en hornos).
- Funcionamiento: el tiempo de encendido en tierra no deberá superar los 5′, verificando la emperatura alcanzada.

Importante

Durante el rodaje, despegue, aproximación y aterrizaje no está permitida la utilización de los hornos, ni colocar elementos extraños dentro de los mismos en toda etapa del vuelo.

Fusibles

- Los equipamientos de hornos y boilers poseen medios de protección individual en cada panel de control del galley, denominados fusibles / circuit breakers.

- Como medida de precaución, evitar desconectarlos si el equipamiento no presenta problemas.

• En caso de saltar un fusible (circuit breaker) se debe:
- Informar inmediatamente al Comandante. Además, si ocurre en tierra, informar al Personal de Mantenimiento.
- Informar a la totalidad de los TCPs.
- No resetear el fusible.
- No utilizar el equipamiento afectado
- Dejar asentada la novedad en el Registro de Novedades de Cabina.

Boilers

• No deben ser apagados en ninguna etapa del vuelo.
• Como medida de precaución las jarras deben estar vacías durante despegues y aterrizajes y aseguradas durante todas las fases del vuelo.
• El hot plate debe estar apagado mientras las jarras estén vacías o no se encuentren en sus soportes.

Importante

No colocar ningún elemento extraño en el plato del boiler (vasos, tazas, etc.).

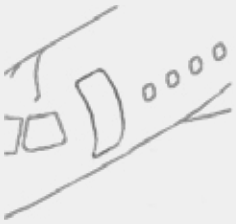
REBASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

Ya terminando el chequeo de cabina durante el prevuelo, se está realizando el reabastecimiento de combustible. Recordá que puede realizarse durante el embarque o desembarque de pasajeros.

Veamos el procedimiento llevando el camión de combustible hacia el avión.

Los TCP permanecerán en sus lugares asignados cumpliendo funciones de seguridad.

- Cada uno de nosotros debe estar en la puerta correspondiente de acuerdo al rol asignado.



Durante la carga de combustible:
•Las puertas que estén cerradas deberán permanecer vigiladas por los TCP's, sin obstrucciones y con los toboganes armados.
•Las puertas de ingreso de pasajeros que se encuentren abiertas deberán estar vigiladas por los TCP's, sin obstrucciones y con la respectiva escalera o manga colocada.

- Los carteles de "No Fumar" deben estar encendidos y los de "Ajustar Cinturones" apagados.

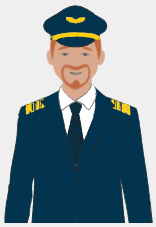
- Anunciamos a los pasajeros el procedimiento a realizar. Deben permanecer sentados, con los cinturones de seguridad desabrochados, los pasillos deben estar libres y se les recordará la prohibición de fumar o utilizar elementos electrónicos. No se podrán utilizar los toilettes.

-

- Las cortinas que separan compartimientos deben estar abiertas y aseguradas.

- Notificaremos de manera urgente al Piloto si durante la carga de combustible hay derrames, concentración anormal de vapores de combustible en cabina, cualquier condición de ignición o alta temperatura no controlada u otra condición que comprometa la seguridad.

- Debe estar asegurada la comunicación entre nosotros los tripulantes, el Piloto y el personal de tierra que supervisa la carga.



- El piloto es quien nos informa el inicio y la finalización del reabastecimiento de combustible.

- En Austral, una vez finalizada la carga, el o la Comisario/ Jefe de Cabina informa a través del PA: “Carga de Combustible Finalizada - Toboganes de Desarmado”.

COMUNICACIÓN

La comunicación es un factor de vital importancia antes del vuelo, durante todas sus etapas del vuelo y una vez finalizado. Debemos transmitir mensajes claros para coordinar las acciones necesarias y tomar decisiones oportunas.

Los medios utilizados para comunicaciones sobre seguridad son:

- Passenger Address
- Interphone
- Megáfono
- Viva voz

ANUNCIOS

Passenger Address

Contacto con los pasajeros

- medidas de seguridad
- detalles del vuelo
- desviación de la operación normal

Es responsabilidad del Comandante y del o la Comisario/Jefe de Cabina estar en contacto con los pasajeros para asegurarse que reciban el mejor servicio posible y que permanezcan informados acerca de las medidas de seguridad, los detalles del vuelo y de toda desviación de la operación normal. Estos anuncios a los pasajeros se realizan a través del sistema de Passenger Address.

Recordá que los anuncios desde el Cockpit tienen prioridad y bloquean todos los otros en uso.

- Utilizá expresiones directas, simples y nombres geográficos conocidos.
- Informá a los pasajeros acerca de todas las irregularidades sustanciales, como partida o llegada demorada.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD A LOS PASAJEROS

Su atención por favor; Señores pasajeros, procederemos a demostrar los elementos de seguridad.

Debemos asegurarnos que todos los pasajeros y tripulantes sean verbalmente instruidos acerca de las medidas de seguridad. ¿Cómo?
A través del video de Instrucciones de Seguridad del Sistema IFE.

De no contar con este sistema, se realizan mediante la lectura de los anuncios correspondientes establecidos en el Manual de Anuncios.

Son realizados por el o la Comisario/Jefe de Cabina en idioma español e inglés, pero puede delegar los anuncios a algún miembro de la tripulación, especialmente cuando los anuncios se realicen en otro idioma diferente a los establecidos.

¿Cuándo se realizan los anuncios de seguridad?

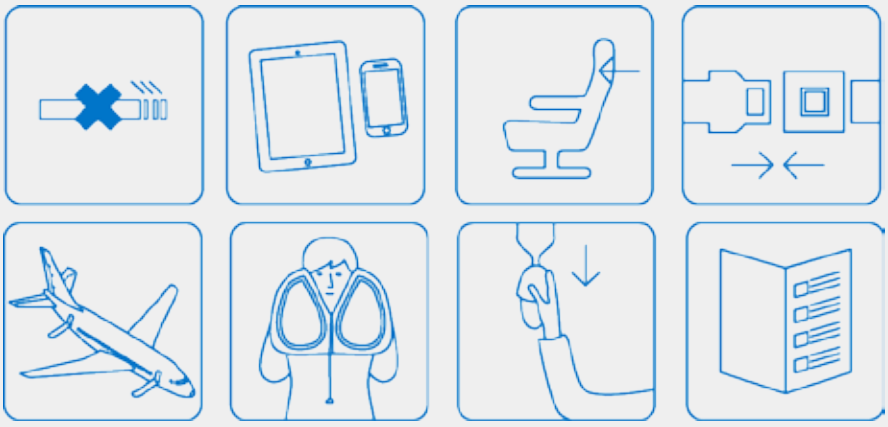
El Comisario/Jefe de Cabina hace la lectura de los mismos previo al despegue, luego del cierre de puertas, durante el vuelo y previo al aterrizaje.

Si no hay Anuncio de Seguridad del Sistema IFE

Sistema IFE

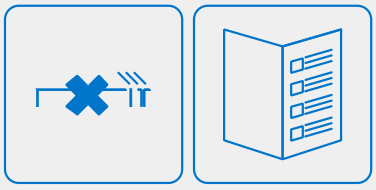
De no contar con el Anuncio de Seguridad del Sistema IFE o más del 10% de pantallas se encuentren inoperativas, el o la Comisario/Jefe de Cabina hará los Anuncios de Seguridad vía PA mientras se efectúa la demostración en las ubicaciones correspondientes en relación a los respaldos, mesas, cinturones y ventanillas.

Antes de cada despegue:



- Prohibición de fumar.
- Autorización / prohibición de utilización de equipos electrónicos.
- Posición vertical de los respaldos de los asientos de pasajeros y mesas trabadas y persianas de ventanillas abiertas para el despegue.
- Utilización del cinturón de seguridad, incluyendo las instrucciones para asegurarlo y liberarlo.
- Localización de las salidas de emergencia.
- Localización y uso de los medios de flotación requeridos ante una emergencia.
- Utilización del sistema de oxígeno de emergencia.
- Cartilla de Seguridad.

Todo esto acompañado por nuestra demostración si el video de Seguridad del sistema IFE no está disponible.

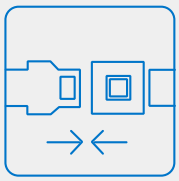


Prohibición de Fumar a bordo

Fumar está prohibido en todos los vuelos de la Empresa. Con el anuncio de bienvenida previo al despegue se informa esta normativa. Además, existen señales luminosas de “No Fumar” a lo largo de la cabina y en los toiletes encendidas durante todo el vuelo. También se encuentra esta información en las Cartillas de Seguridad.

Después del despegue:

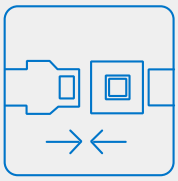
Una vez que cambia la señal indicadora de cinturones de seguridad se debe anunciar inmediatamente a los pasajeros que deben mantener los cinturones ajustados mientras están sentados, aún cuando la señal se encuentre apagada.



- Mantener los cinturones ajustados.

Durante el vuelo:

Se recomienda la utilización del cinturón de seguridad.

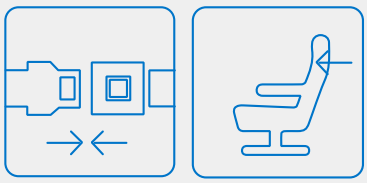


- Recomendación.

Antes de cada aterrizaje:

Las instrucciones de seguridad durante el descenso y aterrizaje son dadas a través de tres anuncios:
- El primero, cuando el Comandante informa a la Tripulación el inicio del descenso.
- El segundo, una vez encendido el cartel “Ajustar Cinturones”.
- El tercero, a los 10.000 pies de altura, se solicita la utilización del cinturón de seguridad, posición vertical de los respaldos de los asientos de pasajeros y las mesas trabadas.

Tenemos que asegurar que durante el despegue, el aterrizaje y siempre que por razones de seguridad se requiera, el cumplimiento y comprensión por parte de los pasajeros de las Normas de Seguridad vigentes.



POSICIÓN EN LA CABINA

En pantalla vemos a los tripulantes de cabina en la posición fija durante el video de seguridad.

¿Cuándo se realiza este procedimiento y por qué?

La posición fija en cabina la realizamos durante la proyección del Video de Seguridad desde el inicio del audio correspondiente a "Cinturones de Seguridad" hasta el comienzo de "Cartillas de Emergencia".

Debemos estar atentos a inconvenientes que puedan surgir de la falla del sistema para realizar un briefing personal o la demostración de equipamiento de seguridad en el medio del pasillo mientras el o la Comisario/Jefe de Cabina o cualquier auxiliar reproduce el anuncio de seguridad.

Lo hacemos para transmitir el liderazgo de la tripulación ante una eventual situación de emergencia como así también durante el normal desarrollo del vuelo.

EQUIPOS ELECTRÓNICOS PORTÁTILES

Los equipos electrónicos portátiles como teléfonos celulares, tablets y e-readers podrán ser utilizados en todas las fases del vuelo en "modo avión-modo seguro" desde antes de la partida del vuelo, pudiéndose habilitar el WI-FI manualmente en aquellas aeronaves equipadas con sistema wireless. Los dispositivos deberán permanecer en las manos del pasajero o en el bolsillo del asiento frontal durante las maniobras de rodaje, despegue y aterrizaje. Los accesorios de recarga y auriculares de los equipos no deberán obstruir el paso o las salidas.

SMARTPHONES

USO **PROHIBIDO** | DURANTE DESPEGUE Y ATERRIZAJE | UTILIZAR EN MODO "VUELO AVIÓN"

CON CAPACIDAD DE TRANSMITIR MENSAJES | SIN MODO "VUELO-AVIÓN" | APAGADO

LAPTOPS / E-READERS

USO **PROHIBIDO** | DURANTE RODAJE, DESPEGUE, ATERRIZAJE Y TURBULENCIA | ASEGURADO EN PORTAMANTAS O DEBAJO DE ASIENTOS

Cualquier equipamiento con capacidad para trasmitir y recibir comunicaciones que no cuente con la función "modo avión-modo seguro" deberá permanecer apagado durante todo el vuelo.

Las laptops, ultrabooks y notebooks podrán ser utilizadas durante el embarque, quedando prohibido el uso durante las fases de rodaje, despegue y aterrizaje. Únicamente podrán ser utilizados en vuelo con el modo WI-FI/WLAN desconectado, a excepción de aquellas aeronaves que posean sistema Wireless o la posibilidad de seleccionar "modo avión-modo seguro". Los dispositivos deberán permanecer guardados y asegurados en las fases de rodaje, despegue y aterrizaje.

Dentro de los equipos sin conectividad están incluidos los reproductores de DVD, los juegos electrónicos y los reproductores de música. Únicamente los equipos electrónicos portátiles de tamaño reducido podrán ser utilizados en las fases de rodaje, despegue y aterrizaje. Los equipos de mayor tamaño deberán permanecer apagados durante esas tres fases del vuelo.

Bluetooth: Permitido en todas las etapas de vuelo.

WI-FI: Sólo permitido en las etapas de embarque y rodaje (excepto aquellas matrículas que poseen el entrenamiento abordo a través del sistema Wireles.

A tener en cuenta:

En relación con el uso de equipos electrónicos portátiles, en determinados momentos la tripulación de cabina solicitara que los equipos electrónicos sean apagados. Los auriculares de uso personal podrían ser utilizados en todas las fases del vuelo acoplados al respectivo equipo electrónico o al sistema de entretenimiento del avión. Se le solicitara a los pasajeros que se los quiten durante el video de demostración de seguridad.

USO CINTURONES DE SEGURIDAD

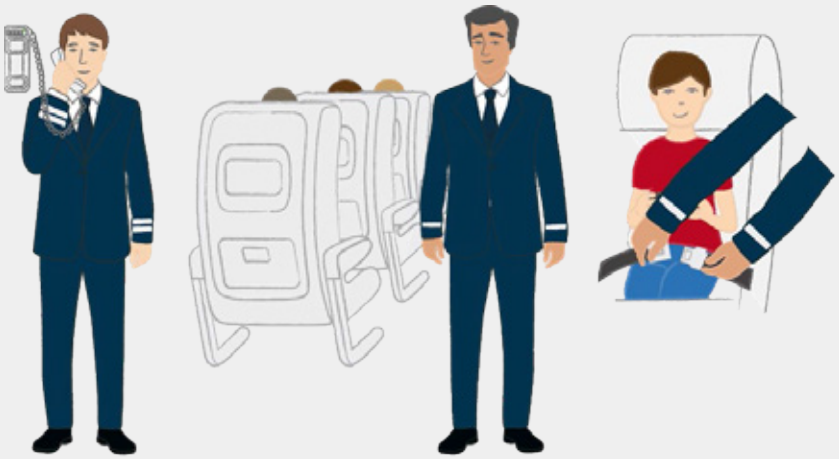
Todos los pasajeros harán uso de los cinturones de seguridad durante las fases críticas del vuelo, rodaje, ascenso, despegue, descenso, aterrizaje y cualquier otro momento del vuelo que el Comandante considere necesario.

Al encenderse el cartel indicador “Ajustar Cinturones”, el tripulante asignado realiza el anuncio correspondiente por el P.A., mientras que el resto de los tripulantes comprueba que la orden sea cumplida por los pasajeros. Prestá especial atención a los pasajeros con atención especial: sordos, no videntes, menores no acompañados, pasajeros con infantes, etc.

Y recordá que el cinturón de seguridad no debe ser usado por más de una persona de dos años o más.

Durante

✓ rodaje ✓ despegue ✓ aterrizaje ✓ otra fase

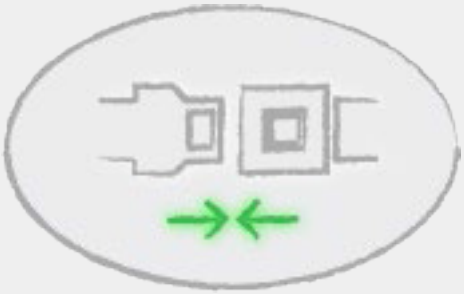


USO CINTURONES Y ARNESES DE SEGURIDAD

¿Y nosotros los tripulantes? ¿Cuándo debemos utilizar los cinturones y arneses de seguridad?

- Durante la maniobra de despegue
- Durante la maniobra de aterrizaje
- En el rodaje, una vez concluidas las tareas de seguridad
- Durante cualquier momento en que lo decida el Comandante

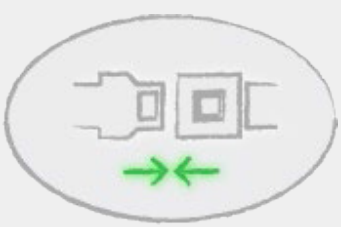
Cuando concluimos las tareas previas al despegue, el o la Comisario/Jefe de Cabina lo informa al Comandante, quien hace el anuncio correspondiente.



Por encontrar turbulencia o cualquier otra razón, el Comandante puede ordenar a su discreción abrochar los cinturones. En tal caso, el o la Comisario/Jefe de Cabina podrá recibir instrucciones del Comandante.

El Comisario/Jefe de Cabina da el aviso a los tripulantes de cabina de ocupar sus asientos y hacer uso de sus cinturones de seguridad y arneses.

El Comandante informa al Comisario/Jefe de Cabina del inicio del descenso personalmente, a través del interphone o mediante el encendido de la señal de “Ajustar Cinturones”.



OCUPACIÓN SALIDAS DE EMERGENCIA

Ya se encuentran todos a bordo, es momento de realizar un breve briefing a los pasajeros ubicados en los asientos de filas de emergencia.

- Informarle que se encuentra ubicado en una salida de emergencia.

- Preguntarle si leyó la Cartilla de Salidas de Emergencia. Las mismas se encuentran en los mostrados de Check-in, las puertas de embarque y en los bolsillos de los asientos ubicados en las filas de salidas de emergencia.

- Si no la leyó, solicitamos su lectura.

- Preguntarle si desea ser reubicado de asiento.

- En caso afirmativo, debe ser reubicado en un asiento desocupado o bien proceder a realizar un cambio con otro pasajero que cumpla con los requisitos para ocupar dichos asientos y acepte asumir las tareas en una evacuación.

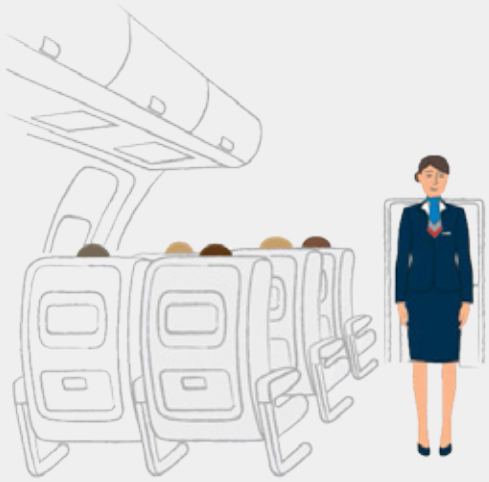
- El pasajero debe estar despierto durante el despegue y aterrizaje. El Tripulante debe hacer cumplir esta pauta.

- El tripulante responsable del briefing debe informarle al Comisario/Jefe de Cabina una vez finalizado el procedimiento.

PREPARACIÓN DE LA CABINA

Antes de despegar o aterrizar debemos realizar la preparación de Cabina.

¿Con qué fin? Para que los pasajeros puedan enfrentar una emergencia imprevista.



CABINA

• Luces de cabina: apagadas o en DIM.

• Sistema de entretenimiento: apagado y asegurado (en vuelos internacionales).

• Equipajes de mano: correctamente estibados y asegurados. No se permitirá que los pasajeros despeguen o aterricen con elementos o equipajes sobre sus rodillas.

• Portaequipajes: cerrados y trabados

• Pasillos - Salidas de EGA: libre de obstáculos.

• Equipos electrónicos: notebooks, reproductoras de DVD y cámaras de video deben estar apagadas y guardadas en forma segura

• Pasajeros: sentados con sus cinturones de seguridad ajustados. Recordá que no se podrá comenzar el push-back/rodaje hasta que todos los pasajeros se encuentren sentados.

El o la Comisario/Jefe de Cabina informará al Comandante si luego del cierre de puertas algún pasajero no se encontrara en su asiento asignado.

• Bebés: en brazos del adulto sin compartir cinturón de seguridad. Tené en cuenta disponibilidad de máscara de oxígeno.

• Respaldos de los asientos: posición vertical.

• Mesas plegables: cerradas y trabadas

• Equipos de emergencia: sin obstrucciones.

GALLEYS Y TOILETTES

• Galleys - Trolleys - Aerolardas: asegurados, frenados y trabados. La Cabina y los galleys deberán permanecer siempre secos, ordenados, sin elementos combustibles y con las trabas colocadas durante estas fases. Todos los elementos deben estar guardados.

• Toilettes: desocupados. Puerta cerrada y trabada.

Recordá que debe ser completado tan pronto como sea posible después de iniciarse el rodaje y una vez que se encienda el cartel de “Ajustar Cinturones” para la aproximación.

OK DE CABINA

Finalizamos con la preparación de cabina, debemos entonces dar el "OK de Cabina", a través de un llamado desde el botón de llamada del pasajero y la señal de pulgar arriba.

Además, previo al despegue, el o la Comisario/Jefe de Cabina, luego de constatar que la tripulación se encuentra en sus transportines con los medios de sujeción colocados, informa al Comandante vía interphone:

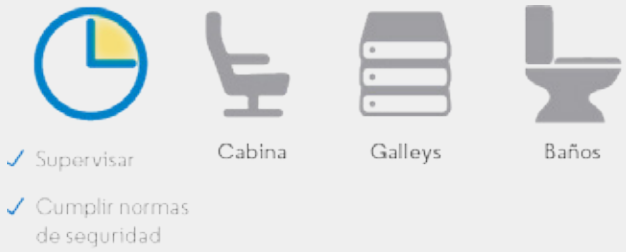
En Austral: Comisario informa vía interphone -Cabina OK-.
En B-737 se dará el OK con un gong al Cockpit.
En Airbus ya sea presionando "Cabin Ready" o a través del interphone: -CABINA OK-

Durante el descenso para el aterrizaje, si hay alguna novedad en cabina de pasajeros debe ser infor mada al Cockpit, de lo contrario se dará por entendido que la cabina se encuentra "OK Cabina" para el aterrizaje.

RECORRIDO DE CABINA

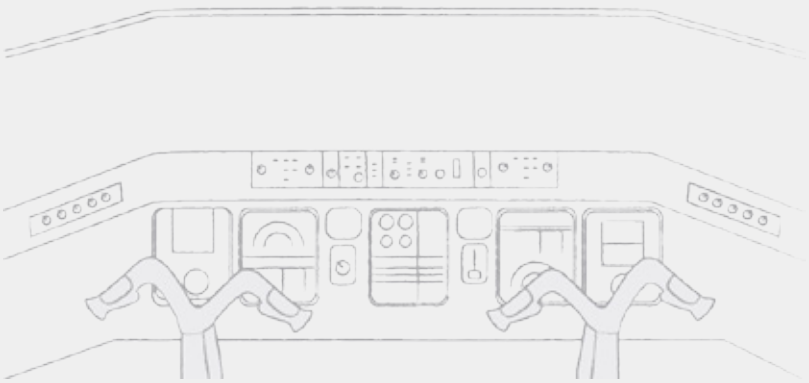
Las recorridas de cabina durante el vuelo se realizan cada 15 minutos y tienen como objetivo:

- Supervisar el estado de la Cabina de Pasajeros, galleys y baños.
- Cumplir con las Normas de Seguridad vigentes.



CABINA DE VUELO ESTÉRIL/ASÉPTICA

Veamos la política de Cockpit estéril o aséptica, especialmente durante las fases críticas del vuelo.

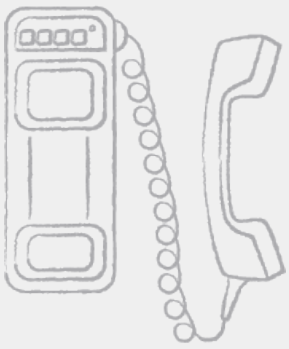


Durante este momento no podemos mantener comunicaciones o conversaciones que no sean las requeridas para la fase del vuelo, exceptuando cuando una emergencia lo justifique. Cualquier comunicación debemos realizarla por interphone. Así evitamos las interferencias y distracciones como:

- El consumo de comidas y bebidas.
- Comunicaciones empresarias no esenciales de carácter administrativo.
- Lectura de publicaciones no relacionadas con la fase del vuelo.
- Llenado de documentación de vuelo.
- Conversaciones no operacionales.

¿Cuándo no podemos hacerlo?
- Por debajo de 10000 Ft.
- En fases criticas del vuelo (remolque, puesta en marcha, rodaje, despegue y aterrizajes).

Durante el período de Cockpit estéril/ aséptica, los eventuales ocupantes de la cabina de vuelo que no integran la tripulación de vuelo deben permanecer en silencio.
Asimismo los miembros de la tripulación deben mantener sus puestos de operación, a menos que su ausencia sea motivada por situaciones de emergencia o de necesidades fisiológicas.



Interphone

A los fines de preservar la integridad y seguridad del Cockpit, se utilizará el Service Interphone System (sistema de llamada) de la aeronave, desde y hacia el Cockpit. En caso de no contar con el sistema de Interphone se establecerá un método de alternativa pre-acordado con la tripulación previo al vuelo.

En general ninguna persona debe estar junto a los pilotos en el Cockpit durante el vuelo, con excepción de:

- ✓ Inspector de autoridad aeronáutica
- ✓ Controlador de tránsito aéreo
- ✓ Tripulante o despachante de aeronave
- ✓ Empleado de operaciones de control de vuelo
- ✓ Persona autorizada por el comandante

• Un inspector de la autoridad aeronáutica en misión de inspección.
• Un controlador de tránsito aéreo, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, observando los procedimientos ATC.
• Un tripulante o despachante de aeronave cumpliendo un vuelo de familiarización.
• Un empleado del explotador cuyo trabajo está directamente relacionado con las operaciones de control de los procedimientos de vuelo y su presencia en la cabina es necesaria para cumplir con su trabajo.
• Toda otra persona que el Comandante de la aeronave autorice por razones justificadas y cuando a su juicio las condiciones de vuelo lo permitan, informándose debidamente sobre su identidad.

Esto no limita la autoridad del Piloto para excluir de la cabina a cualquier persona, incluyendo un Inspector de la Autoridad Aeronáutica, en beneficio de la seguridad de la operación si así lo cree necesario.

ADMISION EN COCKPIT

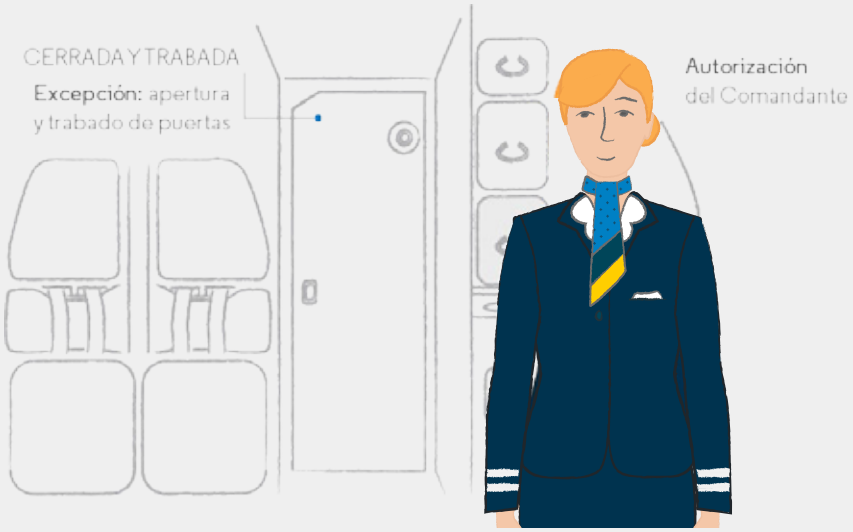
Recordá que durante el vuelo en ningún momento habrá menos de dos miembros de la tripulación en el Cockpit. Sin embargo, si un Piloto necesita dejarlo por cualquier razón, alguien de la tripulación de cabina debe permanecer mientras esté ausente.

En ese momento, el Piloto en cabina se colocará la máscara de seguridad para estar preparado ante cualquier eventualidad.

PUERTA DE CABINA DE VUELO

Durante todo el vuelo la puerta del Cockpit debe permanecer cerrada y trabada, excepto para permitir el acceso y salida de acuerdo con las normas y procedimientos vigentes para la apertura y trabado de la puerta.

Para ingresar al Cockpit, los tripulantes debemos solicitar autorización al Comandante.



ADMISION EN COCKPIT

Recordá que durante el vuelo en ningún momento habrá menos de dos miembros de la tripulación en el Cockpit. Sin embargo, si un Piloto necesita dejarlo por cualquier razón, alguien de la tripulación de cabina debe permanecer mientras esté ausente.

En ese momento, el Piloto en cabina se colocará la máscara de seguridad para estar preparado ante cualquier eventualidad.

OBJETOS OLVIDADOS

Qué sucede cuando un pasajero olvida un objeto en el avión? Por cuestiones de seguridad, calidad y buena imagen de la Empresa, es necesaria la recuperación y devolución a sus propietarios. ¿Cómo?

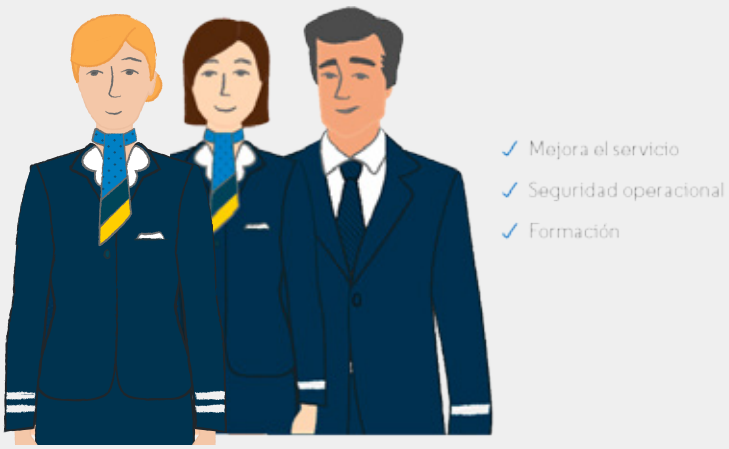
Informe de vuelo
- nombre
- apellido
- legajo
- firma

En primer lugar, una vez finalizado el vuelo debemos chequear la cabina.

Luego, la chequean el Personal de Seguridad contratado.

DEBRIEFING TRIPULACIÓN

Ya finalizó el vuelo, el o la Comisario/Jefe de Cabina debe entonces realizar el debriefing con su tripulación con el fin de recabar información para la mejora continua del servicio, seguridad operacional y formación permanente del tripulante.



Recurrent Anual de Emergencia para TCPs

Obligaciones y Responsabilidades

Austral Aerolíneas Argentinas