



SAFETY MANAGEMENT SYSTEM
SEGURIDAD OPERACIONAL
AEROCIDENTE



AEROCIDENTE
ESCUELA DE



TALLER
AERONÁUTICO



SEGURIDAD OPERACIONAL
NUESTRO

BOLETÍN

Seguridad Operacional

Aeroccidente Centro de Instrucción Aeronáutica y el TAR Aeroccidente, han realizado con éxito las tareas previstas en la normatividad vigente, con la consiguiente aprobación de nuestro Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).

Para nuestra organización es de vital importancia la participación de nuestros clientes, colaboradores, contratistas y autoridades para continuar incrementando nuestros niveles de seguridad en la operación de vuelo y mantenimiento.



Maneras de lidiar con el calor

¿Cómo podemos lidiar con el calor?

Con los meses más cálidos que hemos vividos, algunos con temperaturas récord, es importante saber que el manejo del calor, no se trata solo de comodidad y que no termina solo porque hemos tenido algunos días de precipitaciones.

Como un enemigo persistente, el calor ha sido la fuente de muchos eventos. Afecta tanto el rendimiento del avión como el nuestro. Somos muy consciente de cómo el calor degrada el rendimiento y crea condiciones climáticas adversas, pero cómo afecta nuestra fisiología no recibe la misma atención.

Sin embargo, tan pronto como pisamos ese asfalto negro o la línea de vuelo para nuestro pre-vuelo, se hace aún más evidente cuál podría ser el aspecto más desafiante de un vuelo. La FAA describe esto como estrés térmico.

En el contexto de la aviación, la FAA define el estrés como un estado de tensión física, mental o emocional resultante de algún estímulo externo o interno. Específicamente, el estrés térmico se convierte en un factor significativo en la fatiga y rendimiento afectado. Aunque nuestros aviones tienen algún tipo de sistema de aire acondicionado, el estrés por calor sigue siendo una preocupación esencial porque las capacidades de nuestro sistema de

Reporta toda novedad ocurrida durante la operación usa la lista M.O.R .



Aeroccidente Escuela de Aviación y Taller Aeronautico reconocen el compromiso de nuestro valioso grupo humano orientado al logro de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de nuestra política de seguridad operacional ..Recuerda usa los medios a tu alcance!!

Reporta!!

enfriamiento a bordo son deficientes en tierra y a bajas altitudes.

Nuestro Rendimiento Variará

También debemos ejercer buen juicio al cuidar de los estudiantes o pasajeros porque, como cualquier otro factor estresante, todos manejamos el estrés térmico de manera diferente. Esto podría volverse complicado si intentamos obligar a otra persona a acompañarnos, ya que el efecto del calor en ellos podría no ser evidente de inmediato hasta encontrarse en una situación crítica.

Cuando hemos estado en esta situación en el pasado, queda claro que el calor afectaba a nuestros estudiantes pareciendo lentos, tanto mental como físicamente. Incluso si dicen: "Estoy bien", quizás por no querer parecer mal o no poder evaluar completamente su estado, aprendimos que era nuestra responsabilidad terminar un vuelo temprano si era necesario. La FAA cita al menos seis errores de rendimiento que los pilotos tienden a mostrar debido al agotamiento por calor:

1. Tiempo de reacción retardado
2. Aumento de la tasa de errores
3. Disminución del tiempo de atención
4. Respuesta deficiente a emergencias
5. Deterioro de la resistencia física
6. Impedimento de la capacidad para manejar la gestión de la cabina

Cómo Planificar para el Calor

Podemos adoptar la misma postura si planeamos realizar vuelos largos que podrían exponernos al calor. Al planificar los vuelos, después de considerar el clima, contemplar una salida, un aeropuerto de desvío, para que en caso de que las cosas comiencen a deteriorarse, podamos aterrizar y recuperarnos.

¿Qué puedo hacer antes de la salida para mitigar los efectos del calor?

La FAA recomienda vestir prendas adecuadas para el clima. En el calor, utilizar tejidos transpirables, como los que usan los atletas, para

asegurarnos de que nuestro cuerpo pueda enfriarse mediante la transpiración. Siempre que sudamos en la línea de vuelo, eventualmente, el sudor se evapora para enfriar la piel. La evaporación ocurre durante el ejercicio y en una cabina caliente.

También es esencial gestionar bien nuestra carga de trabajo. Los pilotos que vuelan solos deben ser muy críticos consigo mismos porque, sin nadie que los observe, factores externos como el aumento del tráfico en el espacio aéreo podrían requerir que trabajen más y aumentar su estrés térmico.

Finalmente, considerar el diseño del avión, especialmente su ventilación y exposición visual que podrían contribuir a una situación incómoda. Por ejemplo, mientras que los aviones con cabinas envolventes ofrecen mucha visibilidad para ver y evitar el tráfico, dejan a los pilotos con muy pocas alternativas para combatir la exposición directa al sol. En última instancia, la mejor protección para lidiar con el calor extremo es volar lo más temprano posible 5:00am o lo más tarde 17:00.

Recomendaciones

Hidratarse. Necesitamos ser tácticos para mantener un registro de cuánto fluido necesita nuestro cuerpo.

Cuando sea posible, reducir nuestra carga de trabajo. Si estamos en una situación de tripulación, compartir nuestras actividades con el otro piloto. La FAA también recomienda evitar refrescos o jugos dulces, cafeína, bebidas alcohólicas y bebidas deportivas no diluidas. En cuanto a la comida, limitar nuestro consumo de sal.

Al planificar un viaje largo, especialmente a un lugar más cálido, necesitaremos que nuestro cuerpo se adapte a las demandas de ese lugar con anticipación. Simplemente beber más agua regularmente antes de ese viaje nos mantendrá en buena condición. La FAA dice que esto puede llevar hasta 10 días. La planificación es primordial.

Cuando estamos conscientes de las respuestas fisiológicas de nuestro cuerpo al estrés térmico, podemos tomar las precauciones necesarias para limitar su efecto en nuestro cuerpo y reducir el riesgo de estrés térmico.



AEROCCIDENTE ESCUELA DE AVIACIÓN Y TALLER AERONÁUTICO

Dirección de Seguridad Operacional
www.aeroccidente.com

