MANUAL DE PROCEDIMIENTOS
PARA UNIDADES RESCATE VEHICULAR

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION EN OPERACIONES DE RESCATE
CUERPO DE BOMBEROS DE MAIPU
TERCERA EDICION AÑO 2017

ALCANCE

El presente documento norma el procedimiento a emplear por el Cuerpo de Bomberos de Maipú ante la respuesta a emergencias definidas como "Rescate Vehicular" sea éste dentro o fuera de la jurisdicción del cuerpo de bomberos de Maipú (CBM).

OBJETIVO

Establecer un procedimiento de respuesta estándar que permita que los voluntarios del CBM desarrollen, por medio de conocimientos y técnicas, en forma segura, ***correcta, organizada y rápida***, las etapas contenidas en un Rescate Vehicular, tales como soporte vital básico y extricación de personas involucradas en un accidente vehicular, como así también indicar a las unidades de Rescate y operadores de Rescate Vehicular y trauma,las acciones concretas y normadas por la Comandancia, ante un servicio donde está involucrada la vida.

INTRODUCCIÓN

El manual de procedimientos es una pauta de trabajo para poder solucionar los problemas de operaciones que se originan en los Rescates, es imprescindible aprender de errores y aciertos cuando los incidentes han superado la concurrencia de una unidad de rescate y la cantidad de lesionados es numerosa. La desesperación de los espectadores, la ayuda no acertada, hace dificultosa la labor a realizar para lograr el objetivo con éxito.

A contar de este Manual, se norman los procedimientos y acciones que la comandancia del CBM a dispuesto en los servicios donde se despacha la **Unidad de Rescate.**

QUE ES RESCATE

El rescate son todos los métodos, pasos y técnicas, que se ocupan para liberar a personas atrapadas, en lugares inseguros y/o condiciones adversas para llevarlas a un lugar seguro que no amenacen la vida e integridad humana.

¿**QUIENES TRABAJAN EN LOS RESCATES?**

La prioridad para trabajar en los rescates la tendrán los **OPERADORES DE RESCATE VEHICULAR Y LOS OPERADORES DE TRAUMA**, certificados y reconocidos por la comandancia a través de Orden del día.-El operador de rescate Vehicular y Trauma, será considerado como tal a todo Bombero que posea su licencia ***VIGENTE*** del Curso de Rescate Vehicular y Trauma, dictado por la Academia Nacional de Bomberos de Chile.

El Operador de trauma y rescate del CBM deberá saber siempre los pasos a seguir en un Rescate, por lo tanto el Manual del curso de operador de Rescate Vehicular y Trauma ANB, para un rescatista, como así también este manual de procedimiento del CBM, serán materia sabidas, de ejecución permanente, de constante estudio y consulta.

Los operadores de rescate tendrán la preferencia de tripular las unidades de rescate del CBM.
Operadores de especialidad para rescate vehicular.

Para la especialidad de rescate vehicular, la comandancia reconocerá 2 tipos de operadores:

-Operador de Rescate Vehicular. (Compañías de especialidad en rescate vehicular)
-Operador de Trauma o Soporte Vital Básico. (Compañías estructurales)

Las compañías que asistan a los actos de servicio de este tipo, deberán reportar por vía radial con cuantos operadores de cada una de las especialidades mencionadas cuenta en su tripulación.- Se entenderá como Operador de trauma como sinónimo el Operador de SoporteVital Básico.

Ejemplo:

"6-0 BX-32"

"Bx-32 Conforme, a cargo de (nombre de voluntario a cargo), 5, 3 operadores de Trauma.

Cursos reconocidos.

Se reconocerá como Operador de Soporte vital Básico a aquellos voluntarios que hayan aprobado el siguiente curso:

-Curso: Soporte Vital Básico impartido por la Academia Nacional de Bomberosde Chile (vigente).

Se reconocerá como Operador de Rescate Vehicular a aquellos voluntarios que hayan aprobado el siguiente curso:

-Curso: Operador de Rescate Vehicular impartido por la Academia Nacional de Bomberos de Chile (vigente).

Las compañías deberán velar por contar entre sus filas con la mayor cantidad de operadores de estas especialidades posibles y de que estos asistan a los rescates de la especialidad correspondiente.

Requisitos de personal.

El personal de las compañías que atiendan emergencias tipo Rescate Vehicular deberá cumplir los siguientes requisitos:

Compañías de Agua:

-Total en entre sus filas: mínimo 15 operadores de trauma o soporte vital básico.
-Acto de servicio Rescate Vehicular (todo horario): 1 operador de trauma o soporte vital básico.
-Guardia Nocturna: 2 operadores de trauma o soporte vital básico.

Compañías de Rescate:

-Total en entre sus filas: la cantidad mínima de operadores de Rescate Vehicular equivalente al 80% de los voluntarios activos de la compañía.
-Acto de servicio Rescate Vehicular (todo horario): 2 operadores de rescate vehicular.
-Guardia Nocturna: 4 operadores de Rescate Vehicular.

De no cumplirse estos requerimientos mínimos del personal, la central de alarmas deberá despachar a otra compañía que si cuenta en ese momento con los requisitos mínimos, según los horarios antes mencionados.

Si fuese en horario correspondiente a guardia nocturna, el jefe del servicio de guardia de cada compañía deberá informar a la CAC, al inicio del horario de guardia nocturna con el personal especialista con que cuenta cada compañía para el registro de la CAC y posterior despacho si fuese necesario.

Por lo tanto, las guardias nocturnas que no cumplan el requisito mínimo de personal Operador de rescate y/o operador de trauma, quedaran como carro de reserva y se despachara a los actos de servicio en horario nocturno a la compañía según sistema de despacho más cercana al lugar que cumpla con el personal mínimo de la especialidad, cumpliendo con esto una labor profesional en el servicio por parte de nuestra institución, contando con el personal suficiente para ejercer una labor adecuada.

El no cumplimiento de informar en el horario de guardia nocturna a la CAC como así también el de no cumplir con los requerimientos mínimos de personal especialista, se considerara una falta a este protocolo y se informara al comandante de guardia para adoptar las medidas de corrección necesarias para tal efecto, en beneficio de entregar un servicio profesional como así también de incentivo y compromiso por parte del personal especialista en rescates vehiculares y trauma de nuestra institución en la participación constante en este tipo de emergencias brindando a la comunidad un servicio de excelencia.

UNIFORME DEL RESCATISTA

Todas las unidades de Rescate del Cuerpo de Bomberos de Maipú trabajan en los servicios mencionados con el mismo uniforme según orden del día nro.6 del 15/05/2000, se hace hincapié en este punto, ya que es necesario que el personal que asista a un servicio vaya uniformado de la misma manera, para que se vea ante la comunidad un equipo compacto unido y profesional.

Los equipos de protección personal ocupados en los servicios de rescate, son aquellos que cumplen con la protección personal completa del operador, por lo cual deben estar certificados y autorizados por la comandancia.
El equipamiento estructural del operador de rescate y trauma será:

- Casco normado por comandancia de color amarillo c/ antiparras incorporadas o externas (modelos autorizados MSA F-1 y cairns rescue 360 r helmet) sin gráficas y leyendas
- Casaca de trabajo estructural normada por el cbm.
- Jardinera de trabajo estructural normada por el cbm
- Bota estructural o bototo con punta de acero de color negro normado.
- Guantes de extricacion.

El equipamiento de rescate del operador será:

- Casco normado por comandancia de color amarillo c/ antiparras incorporadas o externas (modelos autorizados MSA F-1 y cairns rescue 360 r helmet) sin gráficas y leyendas
- chaqueta de Rescate autorizada por comandancia por orden del día y que cumplan los estándares de seguridad.
- Jardinera de trabajo estructural normado o pantalón de rescate bajo estándares de seguridad autorizada por comandancia por orden del día.
- Bota estructural o bototo con punta de acero de color negro normado.
- Guantes de extricacion.

El equipo de rescate debe elegir alguna de estas 2 opciones de vestimentas para el trabajo en llamados de 10-4 o 10-3, se prohíbe el uso mezclado de ambas tenidas.

Se identificaran por chaquetas de trabajo modelo que **estipula la comandancia del CBM a través de orden del día** emanada por el señor comandante, estas chaquetas son de **uso exclusivo del personal operador de rescate** y queda prohibido para los voluntarios que no cumplan con esta calidad.

Todo el personal que no sea operador de rescate **vigente** no podrá utilizar las chaquetas del modelo de rescate como así tampoco el modelo del casco de esta especialidad, aunque estos sean personales y deberán responder a este tipo de emergencias, si asistieran a este tipo de emergencias deberán hacerlo con su EPP estructural completo.

Sera obligatorio en cada unidad de rescate contar con los siguientes EPP en virtud de la protección, uniformidad e identificación de los operadores de rescate y sus respectivas funciones en el equipo:

- 06 cascos de rescate color amarillo para operadores.
- 01 casco de rescate color azul para jefe de equipo
- 07 chaquetas modelo de rescate modelo establecido por orden del día.

Todas las chaquetas deberán contar con el logo institucional del cuerpo de bomberos de Maipú, según la disposición de la comandancia.

Los operadores de Trauma o soporte vital básico, responderán a este tipo de emergencias con los uniformes (chaquetas y cascos) estipulado y por orden del día.

DE LAS ASISTENCIAS

Los capitanes de compañías deberán por medio de las ayudantías remitir mensualmente los listados según formato tipo a la comandancia de las asistencias del personal operador de rescate como así también de los operadores de trauma, según corresponda, con el fin de llevar un registro estadístico como cuerpo y verificar la constante participación de los operadores, dando con esto incentivo a la constante participación.

DE LOS CONDUCTORES DE LAS UNIDADES DE RESCATE

Sera obligatorio que todo el personal rentado, cuarteleros, que sean de compañías de rescate, tengan el curso de operador de rescate vehicular ANB vigente, como asítambién los maquinistas o conductores autorizados que concurran a poner en servicio dichas piezas de material mayor, para esto el Sr. Comandante otorgara cupos en cada curso de especialidad de rescate al personal rentado conductor como así también a los maquinistas, con el objetivo de brindar un servicio profesional a nuestra labor como institución, previendo que circunstancialmente estos podrían responder solos a este tipo de emergencias.

OPERACIONES EN RESCATE VEHICULAR

Dentro de estas operaciones y como lo determina la ANB, los procedimientos de liberación y rescate estará a cargo de un Jefe de Equipo.

Se reconocerá como **“Jefe de Equipo”** de una emergencia al operador desde el inicio de la emergencia, quien se mantendrá en el cargo hasta el término de ésta.
La calidad de **jefe de equipo** de un operador, se determinara por orden del día emanada por la comandancia, en el cual se determinara la precedencia de los operadores del cuerpo y por compañía para tomar este cargo.

Si a la emergencia llegaran más unidades con sus respectivos jefes de equipo, estos últimos aunque sean de mayor antigüedad o experiencia que el primero en llegar al lugar, será el primer jefe de equipo el que se mantendrá a cargo de las operaciones y entregara las funciones a realizar a los equipos restantes.

El “Jefe de Equipo” estará en constante comunicación con el OBAC de la emergencia.

Como Bomberos son parte de una cadena de emergencia, se establece que el Oficial de Mando o Voluntario más antiguo no tome el cargo de Jefe de Equipo (OBAC), su obligación es quedar al mando del acto, como enlace con las otras entidades que participan en la emergencia (puesto de mando A.B.C.)

Se establece que a contar de este manual, el Jefe de Equipo ocupará un **Casco de color Azul y una chaleco reflectante de color amarillo lima** con **leyenda en la espalda Jefe de Equipo** encima de la chaqueta de rescate, para identificarlo del resto de los operadores, los que utilizaran una chaqueta y casco de color y modelo según estipule la orden del día de la comandancia del CBM

El **"oficial de seguridad**" es un cargo importante en las acciones de rescate vehicular, será el responsable de que toda medida de seguridad se cumpla en estricto rigor, tanto para el cuidado y protección del o los pacientes, como así también del personal de bomberos que participe.

El oficial de seguridad para poder ser identificado en las labores de rescate vestirá una chaqueta de rescate estándar y sobre esta y un **chaleco reflectante de color naranjo leyenda en la espalda oficial de seguridad** (según modelo y color que estipule la comandancia del CBM)

Quien ostente este cargo en las operaciones debe ser Necesariamente un operador de rescate con su curso vigente.

El oficial de Seguridad deberá realizar una constante evaluación de las condiciones y operaciones tácticas en el incidente a través de un análisis dinámico de riesgo. Será el encargado de velar por la seguridad integral de la emergencia y la salud de todos los bomberos involucrados en ella, en especial de las condiciones generales y de que los voluntarios y/u oficiales de operaciones estén cumpliendo las normas de seguridad previamente establecidas para las distintas operaciones de bomberos.

Inspeccionar la estabilidad y riesgos inherentes de la estructura de la emergencia, con el fin de evitar que comprometa la seguridad del personal; haciendo presente a los Comandantes u Oficial o voluntario a cargo sobre cualquier situación que represente algún tipo de riesgo para los Voluntarios y/o las víctimas de este.

El oficial de seguridad tendrá la autoridad y potestad de poder detener cualquier operación si esta significa o pone en riesgo a cualquier persona o bomberos que involucre la emergencia y/u operaciones, hasta que se rectifique la acción insegura, se adopten las medidas de corrección y se informe al jefe de equipo para que pueda dar el reinicio de las maniobras y/u operaciones.

No obstante, la responsabilidad de la seguridad recae en el OBAC, el jefe de equipo y el oficial de seguridad, es de responsabilidad de todos los miembros del equipo poder realizar un trabajo seguro y de autocuidado constante como así también de nuestros compañeros, informando a la brevedad cualquier anomalía. - También cualquier operador podrá detener cualquier operación si ha detectado una maniobra insegura que atente a la integridad del equipo y personal.

Después de llegar al lugar y ser asignado, el oficial de Seguridad:

1.- Se pondrá el casco del modelo y color que estipule la orden del día de la comandancia para el oficial de seguridad.

2.-Obtendrá un reporte del Oficial a Cargo OBAC o en conjunto determinaran un análisis que incluya:

- Situación actual de la emergencia.
- Plan de acción en curso.
- Conocer los riesgos o preocupaciones.

3.-Revisará los riesgos y se los informará personalmente o vía radial tanto al Oficial a cargo como al jefe de equipo, para que dicha información sea entregada a los equipos que están trabajando en el lugar y/o a los que próximamente entrarán en funciones. Llevará el control total del tiempo de la emergencia (en coordinación con el puesto de mando o quien haga de sus veces)

4.-Reconocerá la situación de los vehículos involucrados en el rescate o de la estructura o lugar afectado.

5.-Evaluará los recursos empleados en el control de la emergencia.

6.-Verificará el uso completo y correcto de los EPP por los bomberos.

7.-Confirmará el uso del sistema de contabilidad de los operadores asistentes y llevara un registro de estos (entrada, salida, tiempo de operaciones de cada uno, relevos, etc.).

8.- Dispondrá del establecimiento de una zona de descanso e hidratación (rehabilitación) para los equipos conformados por bomberos.

9.-Evaluará permanentemente el estado físico de los equipos de bomberos.

10.-Reportará al Oficial a Cargo de cualquier riesgo que detecte y deberá recomendar el poner fin a dichas operaciones, si así fuere.

11.-Solicitara al OBAC si necesita asistentes para desarrollar sus labores y propondrá a estos asistentes de ser necesario dentro del personal concurrente que sea operador.

OTRAS ENTIDADES

Además de bomberos, en los rescates trabajan organismos policiales, de salud, terceros, etc.

Ante estas debemos mostrarnos como una entidad ordenada, profesional y disciplinada.**Queda estrictamente prohibido cualquier discusión con estas**, si se presentara algún problema con otra institución, elprocedimiento será el siguiente:

1.-Tomar nombre y cargo de la persona que se encuentra a cargo de la entidad.
2.- Tomar patentes y números de identificación de los móviles que concurriesen.
3.- Motivo del problema.
4.-Informar por escrito el problema antes de las 24 horas de ocurrido el incidente a la comandancia vía oficio través del capitán de compañía.
5.-Solicitud de la concurrencia comandante o capitán de guardia en el lugar del incidente, si la situación lo amerita.
6.- Si existiera agresión tanto verbal como física, el OBAC podrá determinar la retirada del material mayor y personal de bomberos e informar inmediatamente a la CAC., asegurando con esto la integridad de los miembros y materiales de la institución.

PROCEDIMIENTO QUE DEBE ADOPTAR EL OPERADOR EN EL LUGAR, ANTES DE LA LLEGADA DE ALGUNA UNIDAD DE RESCATE

1.- Identificarse como bombero, ante las personas que se encuentren en el accidente a través de T.I.B.O, placa, equipo de trabajo, chaleco institucional, etc.
2.- Evitar que los curiosos muevan a los lesionados.
3.- Establecer zonas de seguridad con elementos a la mano como por ejemplo,triángulos, cuerdas, etc.
4.-Realizar el A.B.C.del Trauma y establecer prioridades de atención.
5.- Informar al oficial o voluntario a cargo de situación del accidente a su llegada.
&.- Si el bombero que se encuentra en el lugar fue el que dio la alarma a la CAC, **deberá obligatoriamente mantener en el lugar hasta la llegada de la primera unidad de bomberos** y entregar el mando y la situación que ocurre al OBAC de esta última.

PROCEDIMIENTO A LA LLEGADA DE LA UNIDAD DE RESCATE

Informado el 6-3 a la llegada a la C.A.C. el personal de Rescate en el lugar del accidente determinara el procedimiento a seguir.

Procedimiento Básico:

El mando de la primera Unidad que llegue al lugar, deberá el OBAC entregar a la Central de alamas un pre-informe, el cual debe incluir:

1.- Información de lo que observa a simple vista.
2.- Cantidad de lesionados y atrapados si lo hubiesen.
3.- Apreciación de los riesgos asociados a la emergencia, para la posterior retransmisión vía radial por parte de la CAC a las unidades que aproximasen a la emergencia y así evitar riesgos por omisión de antecedentes.

Una vez en el lugar ya evaluado y cuando comienzan las operaciones el OBAC deberá informar a la C.A.C.:

1.- Pre informe del 10-4 o 10-3 por parte del OBAC a cargo de la emergencia, cuando se encuentren en el lugar el total de las unidades despachadas estructurales y de rescate:
2.-Informar a la C.A.C. responsabilidades:

- Clave 10-3: nombre del Oficial o voluntario a cargo de la emergencia
- Clave 10-4: nombre del Obac y jefe de equipo solo en operaciones de rescate o salvamentos

3.- Establecer zona de seguridad para la unidad de Rescate.
4.- Establecer zona de seguridad y trabajo para los operadores.
5.- Establecer los equipos de trabajo.
6.- Determinar solicitud de otra unidad de rescate, si la situación lo amerita y/o apoyos externos (carabineros, ambulancias, etc.)

Además deberá evaluar la necesidad de llegada de las otras Unidades que concurren a la emergencia, o podrá solicitar más apoyo, según sea el caso. El mando del Rescate tomará las decisiones correspondientes.

Si el OBAC estima necesaria la presencia de más operadores de rescate, solicitara el despacho de las unidades de rescate necesarias según sea conveniente, si no hubiera unidades de rescate disponibles a la solicitud, la CAC despacha a la compañía que tuviese mas operadores de trauma o rescate disponibles al momento del despacho en su cuartel, con el fin de contar con el personal necesario y no llenar de piezas de material mayor innecesarias si el recurso humano es el que se necesitase en dicha emergencia.

ZONA DE SEGURIDAD PARA LA UNIDAD DE RESCATE

Los accidentes nos pasan a todos y nadie se encuentra ajeno a este tipo de situaciones, es por eso muy importante que tomemos conciencia en este punto.

En nuestras unidades movilizamos recurso humano de gran valor, sin contar con el material que es el complemento de nuestro trabajo diario.

Hay que recordar los accidentes donde estuvieron involucradas las unidades de rescate, además lo más grave, personal bomberil por no tomar las medidas adecuadas de prevención de riesgos tanto al transitar hacia la emergencia como en el lugar mismo que se desarrolla.

Aunque la responsabilidad del flujo vehicular le corresponde a los organismos policiales, nosotros **no podemos confiar nuestra seguridad a otros, si no a nosotros mismos.**

Este paso es esencial para un buen trabajo en la vía pública, no hay que dejarlo para el final, es el principio de nuestras operaciones. Todo el trabajo que se realicen la vía pública está sujeto a su demarcación y señalización, para evitar posteriores accidentes (Ley del tránsito 18.290 art. 102).

Es por esto que cada unidad de rescate deberá contar con a lo menos 10 conos de señalización vial de al menos 60 cm. de alto o mayor, de color naranjo con doble huincha retro-reflectante de color blanco, las cuales se deberán mantener siempre en buenas condiciones para una buena visibilidad tanto de día como la retro-reflectancia de noche, con el objetivo principal de señalizar y/o encausar el flujo de tránsito protegiendo a la zona de trabajo y con esto realizar una zona segura de operaciones, otorgando protección al personal y al equipo de rescate.

Junto con lo anterior las piezas de material mayor que concurran, deberán aparcar en el lugar del rescate de manera que den protección al personal, las cuales deberán mantener constantemente encendidas todas sus luces de emergencia para poder ser visualizados por los conductores que aproximan al sector señalizado por bomberos.

Considerar también, dependiendo de la escena y situación, que las piezas de material mayor que se mantengan en el lugar del rescate, aparcarse en posición de salida por posibles evacuación rápida del área, como así también considerar con esto el libre tránsito de alguna unidad de transporte o traslado de lesionados y no obstaculizando su libre tránsito si fuese necesario según sea la escena y/o situación.

Sera obligatorio y de suma importancia que las piezas de material mayor cuenten con elementos retro - reflectantes y luces parpadeantes tanto en sus costados como en su parte trasera y que se encuentren operativas, con el objetivo de ser visualizados a la distancia por vehículos que aproximasen a lugar advirtiendo la presencia de una emergencia.

Para las labores de demarcación, señalización y seguridad de la escena, **no se escatimaran recursos para lograr el eficiente logro de este objetivo de protección**, y será de responsabilidad que esto se cumpla al OBAC, quien determinara su correcta ejecución a la llegada de la primera unidad en arribar al rescate.

La zona de seguridad para la unidad de rescate, debe proveer la confiabilidad para resguardarnos del tránsito en la vía y para no producir nuevos accidentes.

El procedimiento es el siguiente:

1.- Coloque una fila de conos de transito u otro elemento de señalización permitidos, para encauzar y guiar la circulación vehicular que pasa por el lugar del rescate.
2.- Mantenga constantemente encendidas señales luminosas parpadeantes de las piezas de material mayor, ya sea día o noche y aún más cuando se presenten condiciones de visibilidad deficiente o imperen malas condiciones climáticas.
3.- No colocar las unidades de rescate al costado del accidente en la vía pública, siempre adelante o atrás y mantener una distancia de seguridad con respecto al o los vehículos involucrados en el accidente, logrando con esto una zona de trabajo segura entre las piezas de material mayor en el lugar.

ZONA DE TRABAJO PARA LOS RESCATISTAS

Este punto va relacionado con la señalización y demarcación de la zona de trabajo, es vital demarcar las áreas donde bomberos realizara las labores de rescate, para poder separar a curiosos y espectadores de las personas lesionadas que necesitan atención.

Nosotros demarcaremos nuestras zonas de trabajo con huinchas con leyenda BOMBEROS, las cuales deberán estar siempre disponibles en las unidades de rescate como así también en cada pieza de material mayor que concurra a este tipo de emergencias.

En el curso de operador de rescate vehicular se norman los círculos de trabajo que se ocupan en este tipo de emergencias, es importante que se respeten para un trabajo ordenado.

Los círculos de trabajo son:

a) Círculo de Acción
b) Circulo Externo
c) Circulo Interno

Queda prohibido el ingreso de cualquier bombero al círculo interno de trabajo, sin equipo de protección personal y sin la autorización del Jefe de Equipo y revisado por el oficial de seguridad.

ESTABLECER LOS EQUIPOS DE TRABAJO

A contar de este manual se establece que el equipo de rescate que se dirige a una alarma, se conformaran por 6 operadores certificados, con esta dotación se puede llevar a cabo una operación de rescate optima y segura.

Jefe de equipo (1)
Oficial de seguridad (1)
Operaciones de trauma (2)
Operaciones de extricacion (2)

Importante en este punto la amistad, el profesionalismo, dedicación y el conocimiento de cada uno de los integrantes del equipo, para que cada uno tome las responsabilidades que amerita el servicio.

Las labores a realizar según prioridad son las siguientes:

a) control y prevención de riesgos.
b) Labores de Atención de pacientes.
c) labores de extricacion.

a) Control y prevención de riesgos:

Al igual que realizamos la protección y el aseguramiento de la zona para la Unidad de Rescate con pasos básicos, de la misma manera todo vehículo involucrado en un accidente, está rodeado de riesgos y peligros durante el desarrollo de un accidente.

Es primordial la prevención de riesgos a través de medidas básicas para la protección del círculo de acción.

El procedimiento para unidades de Rescate será el siguiente:

1.-Toda unidad de rescate que no cuente con Cuerpo de Bomba y que salga sin el apoyo de un carro Bomba, deberá bajar un extintor de P.Q.S. de 10 kilos, destinado para este trabajo y que no sea de la máquina, dejarlo en un lugar visible y al alcance como medida precautoria en caso de inflamación de combustible o riesgo de incendio, así se dará tiempo para la llegada de un carro bomba si es que este aproximara al lugar.

2.- Si se detectase fuga o derrame de algún derivado de petróleo (gasolina, diésel, GLP, etc.) o algún elemento inflamable en el lugar del accidente y no se ha despachado un carro bomba al lugar, **será estrictamente obligatorio** solicitar a la CAC que despache un carro bomba, solicitud vía radial que será emanada por parte del OBAC.

3.-El personal encargado de la prevención velara que todo el personal bomberil haga su desplazamiento dentro de la zona de seguridad demarcada.

El procedimiento para los carros bombas será el siguiente:

1.- Ubicar la bomba preferentemente detrás de la unidad de rescate a distancia prudente y cubriendo la zona de seguridad.

2.-Colocar conos y señalización para encausar la dirección del tránsito.

3.-Armar línea preventiva presurizada con un bombero con equipo de protección personal competo (incluyendo él ERA) el cual deberá ubicarse en diagonal en 45° del vehículo sin entorpecer el trabajo de los rescatistas.

4.-Si llegara antes de la unidad de rescate, realizar estabilización primaria en vehículo en posición normal; **si se encontrara el vehículo volcado sobre techo, apoyado sobre un costado y/u otra posición fuera de lo normal, esperar la llegada de la unidad de Rescate para realizar la estabilización.**

5.-Desconectar batería del vehículo, para disminuir riesgos relacionados con combustibles y la seguridad pasiva por la posible activación de dispositivos AIR-BAGS.

6.- Instalar dispositivos de contención de sistemas AIR-BAGS diseñados para tal efecto.

7.- Si la bomba cuenta dentro de su dotación con operadores de trauma, prestar la primera atención a los lesionados e informar al jefe de equipo de la evaluación primaria del paciente una vez llegada la unidad de rescate, luego de esto los operadores de trauma que son miembros del carro bomba se mantendrán a la espera de instrucciones si fuese necesario por parte del jefe de equipo para dar paso a los operadores de rescate que desarrollen y ejecuten las maniobras con los lesionados como así también las de extricacion si fuese necesarias.

8.- Solamente trabajará en el círculo interno de la emergencia el Equipo de Bomberos Rescatistas designados por el OBAC, que necesariamente deberán ser operadores de Rescate, reconocidos por la Academia Nacional de Bomberos y perteneciente a las compañías del equipo de Rescate del CBM determinados por orden del día de comandancia. El resto de los Bomberos que no cuente con licencia vigente de operador de Rescate Vehicular u operador de trauma, podrá ser utilizado por el mando como apoyo a las labores del rescate, los bomberos de otras compañías sin los conocimientos necesarios se limitaran al trabajo en el círculo externo, para recibir las solicitudes de material y equipo que se requiera.

b) labores de atención de Pacientes:

Como mencionamos anteriormente, el objetivo es el paciente, para ello ocuparemos todos nuestros recursos y conocimientos para la estabilización y traslado de la persona a un centro asistencial.

El procedimiento para la atención del accidentado, esta pre-escrita por organismos relacionados con el tema y bomberos se regirá por dichas pautas y las que se indican el curso de ORV-ANB en soporte vital básico.

1.-Los operadores de Rescate Vehicular **no son médicos**, solo se abocaran a realizar maniobras básicas de la atención de las personas lesionadas.
2.-Los rescatista atenderán a los pacientes con el procedimiento del ABC del trauma.
3.-Queda estrictamente prohibida cualquier maniobra invasiva al paciente.
4.-Los operadores que tengan relación con el rubro de la salud, deberán actuar como bomberos, **queda prohibida la aplicación de procedimientos y técnicas que no tengan relación con manuales de la ANB.**

c) labores de Extricación:

El equipo de extricación velara por la protección del paciente ante cualquier maniobra de liberación, ya sean por medios hidráulicos, mecánicos, neumáticos, etc.

El objetivo del Rescate es el traslado rápido y seguro de la persona accidentada y la extricacion es un medio para lograrlo.

Recalcar que cada vez que se utilicen herramientas para liberar a personas atrapadas dentro de vehículos, tener la mayor claridad y capacidad técnica, ya que de esta manera evitaremos posibles juicios y demandas por negligencia e impericia.

La extricación la realizaremos solo si es necesaria en coordinación con los integrantes del equipo de rescate.

DE LOS EQUIPOS, INSTRUMENTOS Y HERRAMIENTAS

Cada unidad de rescate del CBM, deberá contar con un inventario visible y a mano que se encuentre actualizado en cada pieza de material mayor, para poder controlar la existencia tanto en sus cuarteles como así también en terreno, esto con el fin de no extraviar material en las operaciones.- Esta medida será fiscalizada por quien determine la comandancia.

Sera estrictamente necesario que todos los equipos, instrumentos, y herramientas que se encuentre en las respectivas unidades de rescate, estén 100% operativas y/o en capacidad FULL según corresponda (baterías cargada, estaques llenos, niveles correspondientes, pilas o baterías de recambio si corresponde, cantidad de aire full, etc.)

Se considerara una falta grave y negligente no cumplir con el punto anterior, como así también el no mantener el equipo básico de inmovilización y trauma con sus respectivos componentes o la ausencia de alguno de ellos que por algún motivo incidiera en la ausencia de algún componente que faltase para el buen funcionamiento de algún otro equipo, instrumento o herramienta.

Será con esto obligatorio en cada unidad de rescate contar con elementos que puedan sustituir el consumo necesario previendo una operación de largo tiempo de ejecución y así dar continuidad y flujo constante a las operaciones, tales como:

1.- Bidón con gasolina lleno.
2.- Bidón con líquido hidráulico para herramientas.
3.- Bidón con aceite de motor para equipos a combustión
4.- Bidón con mezcla para equipos a combustión mezcleros (si se tuvieran)
5.- aceite para mezcla 50:1 o 40:1.
6.- Aceite para cadenas de motosierra (si se tuviese)
7.-Caja con herramientas varias para el desarme de nuestros equipo, instrumentos o herramientas (llaves punta corona multi-medidas, llave de bujías, alicate universal, dados, kit de destornilladores, alicate cortante, huincha aisladora eléctrica, etc.).
8.- Bujías nuevas de recambio para cada herramienta que lo requiera.
9.- Encendedor.
10.- Pliego pequeño de lija fina.
11.- Cualquier herramienta o elemento que pueda ser útil para estas labores antes mencionadas, etc.

EL DESPACHO

Según orden del día de comandancia nro. 095/2014, el despacho a las claves 10-3 y 10-4 será la siguiente:

Rescate de Emergencia 10-3

a.- 10-3-1: Atropellos, caídas de altura; caídas sobre techo, árboles y/o cualquier tipo de estructura no superior a 1 pisos; personas en lecho de río o canal y/o caídas en desnivel y persona caída desde moto, 1 Unidad de Rescate (R).

b.- 10-3-2: Personas encerradas en ascensor; encerradas en inmueble de hasta 1 pisos; encerradas en interior de vehículo. B/BX del sector.-

c.- 10-3-3 Personas encerradas en inmueble de hasta cuatro pisos, 1 Carro Bomba B/BX del sector.-

d.- 10-3-4: Personas encerradas en inmueble por sobre el 5 piso o personas sobre estructuras, sobre 10 metros, 1 Unidad de Rescate (R), 1 Mecánica.

e.- 10-3-5: Personas atrapas producto de derrumbes 1 Bomba (B/BX), Unidad de rescate de 3ª cía. (R-3) y Unidad de Salvamento. Como parte de fuerza de tarea de rescate Urbano.

f.- 10-3-6: Personas que se encuentran en el caudal de un río o canal, caídas en fosas o personas atrapadas en altura 1 Unidad de Rescate (R), 1 unidad de especialidad (H-4 o R-3) para cuarteles correspondientes a 1ª, 2ª,3ª y 7ª cía. R-3, para Cuarteles 4ª,5ª,6ª y 8ª cía. H-4.

g.- 10-3-7: Personas atrapadas en vías de metro o tren (suicidio), 2 Unidad de Rescate (R).

Rescate Vehicular

a.- 10-4-1: Choque, colisión o volcamiento con máximo de 2 personas atrapadas o 5 lesionados, 1 Bomba (B/BX) y 1 Unidad de Rescate (R).

b.- 10-4-2: Choque, colisión o volcamiento con más de 3 personas atrapadas o 6 lesionados, 1 Bomba (B/BX) y 2 Unidad de Rescate (R).

c.- 10-4-3: Choque, colisión o volcamiento de vehículos con materiales peligrosos, 1 Bomba (B/BX), 1 Unidad de Rescate (R) y 1 Unidad de Hazmat (H).

d.- 10-4-4: Choque, colisión o volcamiento de vehículos de locomoción colectiva o camiones (buses urbanos y/o interurbanos, trasporte escolar o camión de alto tonelaje 1 Bomba (B/BX), 2 Unidad de Rescate (R).

e.- 10-4-5: Choque, colisión o descarrilamiento de vagones de metro o trenes, 2 Bombas (B/BX), 3 Unidad de Rescate (R).

EMERGENCIA SI SE ENCUENTRA INVOLUCRADO ALGUN MIEMBRO DEL C.B. Maipú.

Una vez que la CAC reciba la información de que algún miembro del CBM se encuentra involucrado y/o lesionado despachara una unidad de rescate adicional (solo R-3 y R-6) a las claves 10-3 o 10-4 en las que la CAC mantenga dicha información.

Esta unidad de rescate adicional tendrá como **única y exclusiva labor y misión** la atención y traslado de los miembros de la institución que pudieran estar lesionados y la CAC en este caso deberá informar al momento del despacho cuál es la unidad que desarrollara esta función.

Junto con esto, las unidades R-3 y R-6 o si el CBM constase con una ambulancia institucional, será despacha en reemplazo de las unidades de rescate entes mencionadas, si no contase con esta ultima, las unidades de rescate R-3 y R-6 deberán constantemente mantener la camilla de transporte de lesionados 100% operativas en las respetivas unidades, como así también todos los insumos relativos a la atención de lesionados (oxigeno, desfibrilador, monitores multi-parámetros, oximetros, etc.)

EMERGENCIA DE GRAN ENVERGADURA O MASIVA

Para poder determinar si es una emergencia masiva o de gran envergadura, el OBAC se podrá regir por los siguientes parámetros sugeridos como ejemplo:

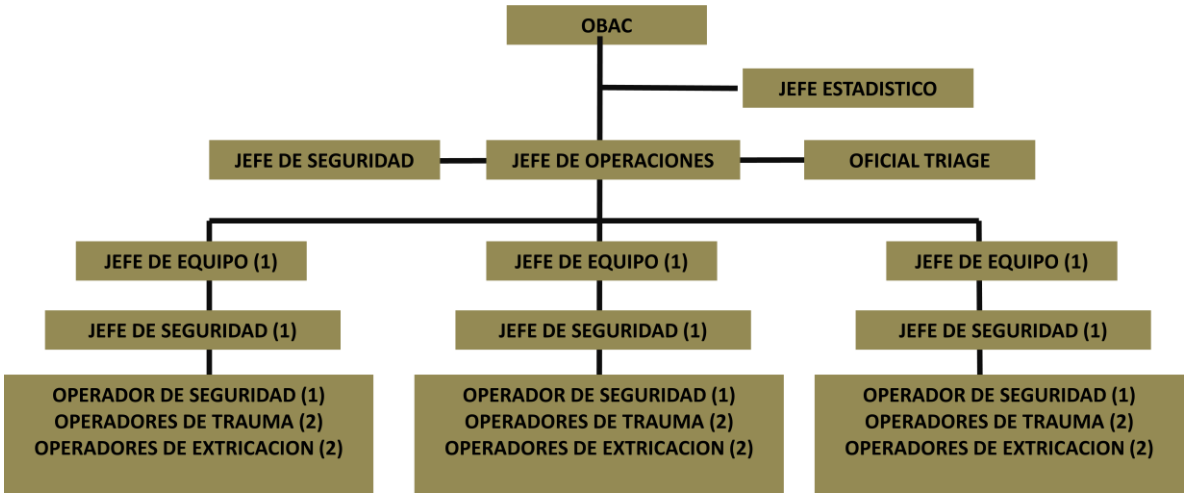
1.- Cantidad de lesionados que supere al doble de bomberos en el lugar y que sea mayor a 20 lesionados de diversa consideración.
2.- Gran extensión del rescate (evento de múltiples colisiones o choques que involucre a más de15 vehículos en un área territorialmente extensa.
3.- Colisión de más de 2 buses de pasajeros con capacidad completa de pasajeros.
4.- Caída de un bus con capacidad completa de pasajeros a lecho de ríos con personas desaparecidas en el lugar.
5.- Cantidad de material insuficiente para atender a más de 20 lesionados o a muchos vehículos involucrados en labores de extricación simultaneas.
6.- Falta de recursos materiales o equipos para atender a más de 20 lesionados.
7.- Evacuación de un amplio sector involucrado en un rescate vehicular como por ejemplo con presencia de MATPEL.
8.- Cantidad de víctimas atrapadas en vehículos que sea mayor o igual a 8.

Estos últimos puntos son solo algunos de los tantos ejemplos o situaciones que podría verse superado nuestra sistema de respuesta ante una emergencia masiva, pero el criterio del OBAC será el que en definitiva y apelando a su experiencia la que determinara si se despacha la clave 10-4-10, haciendo un símil con lo que ejecutamos habitualmente como bomberos al enfrentarnos a una alarma de incendio estructural en lo relativo a contar con la capacidad logística de controlar este tipo de emergencia compleja en cantidad de recursos.

En caso de que la emergencia sea considerada de gran envergadura, el OBAC podrá declararla clave 10-4-10, avanzando todas las unidades rescate disponibles en el CBM que estuviesen en servicio al momento del despacho por parte de la CAC, también serán despachos dos carros bombas y un porta escalas al lugar, además del transporte o vehículo de comandancia que se disponga, después de declarada la emergencia. Éste carro de transporte o de comandancia, deberá recorrer las compañías de rescate, retirando personal y/o material específico que se requiera para el trasladarlo al lugar del incidente (previa consulta a la CAC a que compañías se dirigirá su trayecto y retiro del personal y/o equipamiento)

En caso que una unidad de rescate despachada,luego de que se ha determinado por parte del OBAC en el lugar del rescate a este tipo de emergencia masiva, esta concurra sin personal operador de rescate o sin personal alguno (6-1) y no se encuentren disponibles más unidades de la especialidad en servicio, deberá esta unidad de rescate pasar a retirar personal rescatista a las compañías que designe la CAC, a menos que el OBAC en el lugar de la emergencia determine que por alguna herramienta o equipamiento especifico esta unidad deba concurrir directamente a lugar.

Para estas situaciones el organigrama de mando se cambiara, se establecerán nuevos cargos, los cuales deberán tomar las responsabilidades que determine este manual.



Jefe de operaciones: el cual tiene a cargo todo el proceso de rescate específico, deberá coordinar el trabajo en reuniones en conjunto con los jefes de equipo de las unidades despachadas.
Este cargo solo se establece en emergencias de grandes envergaduras, los operadores que podrán optar a esta cargo, serán nombrados por orden del día, los cuales deberán cumplir con los requisitos impuestos por comandancia.

Si se determinara la clave 10-4-10 o en cualquier rescate vehicular donde se encuentre una gran cantidad de lesionados, el OBAC de la primera unidad de rescate en llegar al lugar de la emergencia, determinara a un **"oficial TRIAGE"**, que no sea ni el jefe de equipo ni el oficial de seguridad, para realizar las labores de evaluación y clasificación de lesionados según el método de triage start, este **oficial triage** podrá solicitar y sugerir al OBAC de ayudantes para cumplir su labor, la cual conlleva el realizar las zonas donde se llevaran los lesionados ya clasificados.

Sera obligatorio en cada unidad de rescate contar con un kit de marcación de lesionados con colores TRIAGE, con sus respectivas señaléticas para demarcar zonas según colores.

En este tipo de emergencia masiva de rescate vehicular, el OBAC nombrara en el lugar del incidente a un **oficial estadístico**, el cual se pondrá a disposición y en constante comunicación tanto con el OBAC como con el oficial de seguridad.

Este oficial estadístico llevara un acabado registro de:

1.- Cantidad de bomberos que responden en el lugar.
2.- Material mayor en el lugar.
3.- Tiempos de duración de la emergencia.
4.- Recursos utilizados y disponibles en el lugar.
5.- Cantidad de víctimas involucradas y atendidas en el lugar (condición según TRIAGE).
6.- Material con el que fueron trasladados los pacientes y a qué centro asistencial fueron derivados.
7.- Nombre del responsable y numero de patente de cada ambulancia que traslade a lesionados con o sin material de bomberos.

8.- Nombre, rango y móvil del funcionario policial a cargo.
9.- Nombre, RUT, numero de patente de otras instituciones que respondan en apoyo (cruz roja, defensa civil, FFAA, ambulancias particulares, seguridad ciudadana, PDI, etc.)

Quien ostentara esta función de oficial estadístico en este tipo de emergencia masiva, podrá ser cualquier bombero, sin ser necesariamente un operador y el cual será designado por el OBAC.

TRANSPORTE Y TRASLADO DE PACIENTES

Cada vez que se transporte un paciente inmovilizado, el personal encargado de llevarlo a la ambulancia serán **Bomberos correctamente uniformados**, no se permitirá que personas de otras instituciones trasladen a los lesionados, lo anterior debido a la imagen institucional, nosotros ante la comunidad somos una institución confiable y no debemos crear vacíos que dejen dudas:

Cabe destacar los siguientes puntos:

1.-No se puede trasladar a personas lesionadas en vehículos institucionales de bomberos, si no es autorizado por el Comandante de guardia.

2.-La clave 6-7 (situación controlada), se emite por radio una vez que el paciente es trasladado por la unidad de salud y no antes.

Los procedimientos de la Comandancia norman que cada vez que se traslade a un lesionado a un centro asistencial con material bomberil, deberá ser acompañado de preferencia por un operador de rescate, pero esto solo si el personal de salud permita que bomberos tripule la ambulancia, si fuese así, sus funciones serán las siguientes:

1.- Realizar maniobras de apoyo básico al paciente y apoyo psicológico constante.
2.-Recuperación de materiales.

El oficial o voluntario a cargo se comunicará con la CAC para gestionar el traslado del operador y del material desde el centro asistencial que se encuentre, hasta su compañía, si no es posible recobrar los materiales de inmediato, el procedimiento será el siguiente:

Solicitud del vale correspondiente con los siguientes antecedentes:

1.-Materiales ocupados.
2.- Firma y timbre del jefe o encargado de turno nombre y cargo de la persona que emitió el vale.
3.- Fecha, día, hora y unidad en que se dejó el material.

Los vales serán entregados en comandancia de lunes a viernes en los horarios de secretaria, para el retiro del material a posterior. Durante los fines de semana los vales quedarán en las manos de cada compañía, el día lunes deberán ser entregados en secretaria para que se gestiones el movimiento de un vehículo de comandancia para su retiro.

PROCEDIMIENTO PARA RETIRADA Y LLEGADA AL CUARTEL

De igual forma, cuando se termine la emergencia, la Compañía deberá regresar a su Cuartel, dejando reacondicionadas la Unidad, materiales y/o herramientas, quedando operativo para una próxima emergencia. Este trabajo debe ser realizado sólo por bomberos.

El OBAC de cada Unidad de Rescate, deberá informar por vía telefónica a la CAC, una vez que lleguen a los respectivos cuarteles lo siguiente:

1.- El material que ocupo en los pacientes.
2.- Centro asistencial se derivó, para que personal designado por la Comandancia haga su retiro y gestione el transporte o pieza de material mayor que concurrirá a dicha gestión.

Junto con esto el OBAC al informar a la CAC indicara si la unidad de rescate cuenta con el material mínimo para seguir en servicio y así mantener operativa la unidad para una próxima emergencia, lo cual será informado inmediatamente al sr. Comandante de guardia, quien redoblara esfuerzos para mantener operativas a las unidades de rescate de la institución.

EL RESCATE Y LOS MATERIALES PELIGROSOS

Cada unidad que se dirija a un llamado de 10-3 o 10-4 y se encuentre con un incidente con materiales peligrosos, deberá detener cualquier maniobra de liberación o atención de pacientes. El objetivo de este punto **es no ser parte del problema,sino la solución al problema.**

Como es conocido por todos los bomberos, Haz-Mat encierra un sin número de peligros que solo pueden ser controlados por unidades especializadas.

Las unidades de rescate se guiaran por el siguienteprocedimiento:

1.-Las unidades se ubicarán a una distancia de 100 metros a favor del viento con respecto al incidente.
2.-Se aislara la zona del incidente.
3.-Se identificara el producto mediante medios visuales y a distancia.
4.- Se solicitará la unidad especializada.

En el curso de Rescate Vehicular se enseña el siguiente procedimiento:

a)información y observación preliminar
b)evaluación en terreno
c)establecimiento del mando
d)determinación de zonas de seguridad primaria
e)obtención y validación de la información
f)acciones de seguridad y protección básica
g)control y acceso al lugar
h)comando del incidente bomberil
i)inicio o reinicio de las acciones normales del rescate vehicular

Cabe destacar que este procedimiento se hace en conjunto entre la unidad de rescate y la unidad de materiales peligrosos.

DE LOS APOYOS A OTROS CUERPOS DE BOMBEROS

Si al momento de la llegada al lugar del rescate en la jurisdicción del cuerpo de bomberos de Maipú y se encontrase alguna unidad de otro cuerpo de bomberos ya trabajando, el OBAC se comunicara inmediatamente con el OBAC de la otra institución para solicitar la información del rescate y si es necesario que nuestras unidades respondan, de ninguna manera se aceptaran malos tratos hacia los otros bomberos que ya están respondiendo, esto en el marco de una buena imagen institucional hacia la comunidad que solo observa a bomberos y no distingue a colores, números e instituciones distintas.

El OBAC informara de manera inmediata la presencia de otro cuerpo en nuestra jurisdicción y se trabajara en conjunto sin alterar las maniobras en beneficio de los pacientes y víctimas que necesitan de la ayuda de bomberos.

Si el caso fuese al contrario y nuestras unidades fueran las que traspasaran los limites jurisdiccionales, tanto en apoyo como fortuitamente, el OBAC informara inmediatamente a la CAC que no está en la jurisdicción del cuerpo de bomberos de Maipú y que se prestara el apoyo hasta que lleguen las unidades que correspondan al sector.

Una vez arribadas las unidades correspondientes al sector, el OBAC inmediatamente entregara el mando a quien corresponda de la otra institución en un trato cordial y amable, informando con detalles de las maniobras realizadas y el desarrollo de la emergencia y solicitara las instrucciones si continúan o se retiran del lugar al OBAC del cuerpo de bomberos que jurisdiccionalmente se encuentran.

Queda estrictamente prohibido por parte de cualquier miembro de nuestra institución que estuviese en el lugar los malos comentarios tanto de procedimientos que estén desarrollando algún cuerpo de bomberos que este ya trabajando en las jurisdicción del cuerpo de bomberos de Maipú u otro, como así tampoco se podrá hacer mención alguna que denosté o agreda a otra institución o civiles mientras se desarrolle la emergencia, las cuales se consideraran una falta grave a nuestra misión como operadores de rescate y se informara mediante los canales habituales a la comandancia para las acciones correctivas si se detectase alguna de estas anomalías de disciplina que solo atentan a la imagen profesional de nuestra institución.

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION EN OPERACIONES DE RESCATE

El departamento de planificación en operaciones de Rescate, nace de su antecesor departamento de especialidades profesionales del Cuerpo de Bomberos de Maipú, el cual da paso a este nuevo departamento en el año 2014, dando su inicio con la orden del día 019/2014 de la comandancia, con la finalidad de planificar, organizar, protocolizar la operaciones de rescate dentro del cuerpo de Bomberos de Maipú, logrando estándares internacionales en la respuesta ante las emergencias, mejorando la logística y tiempos de respuesta, optimizando el recurso humano, material y asesoramiento técnico a la comandancia, como así también a las compañías y a quien lo ordene los Sres. Comandantes.

Lo que transforma al departamento en un ente Fiscalizador y asesor al servicio del cuerpo de Bomberos de Maipú.

Los inspectores de este departamento, tienen la calidad de oficiales de seguridad en los actos de serviciode este tipo, además son fiscalizadores de todo el material menor de rescate y su buen funcionamiento, antes, durante y después del rescate.

CONCLUSIÓN

En este manual se han tocado los puntos de mayor importancia en lo relacionado con el rescate. El objetivo es que cada compañía de rescate, analice y tome conciencia de la labor que se realiza al tomar en nuestras manos la vida de una persona.

Además se expone los procedimientos que se deberán ocupar en rescate y que tienen la calidad de Orden del Día de Comandancia.

Ahora dependerá de cada una de las unidades de Rescate del Cuerpo y operadores en forma individual, aplicar correctamente los procedimientos, para así alcanzar un alto nivel de respuesta y profesionalismo, de esta manera nos sentiremos orgullosos de ser **BOMBEROS.**

BIBLIOGRAFÍA

- Curso de operador de Rescate Vehicular (academia Nacional de Bomberos de Chile)
- Ley del Transito 18.290 Chile.
- Psicología de la Emergencia (Cristian Araya psicólogo)
- Órdenes del Día (Cuerpo de Bomberos de Maipú)
- MPRV- CBS y CBV
- Manual creado por el Departamento de Especialidades Profesionales del Cuerpode Bomberos de Maipú en el año 2002, segunda revisión y actualizaciónrevisada en el 2011, tercera edición, revisión y actualización año 2016 por el departamento de planificación en operaciones de rescate CBM. Inspector Marco Salvo Jofre

Raúl Caro Aravena
Tercer Comandante
Comandante a cargo del departamento de planificación en operacionesde rescate.

Jaime Arrunátegui González
Inspector del departamento de planificación en operaciones de rescate.